



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 63]

नई दिल्ली, मंगलवार, फरवरी 26, 2013/फाल्गुन 7, 1934

No. 63]

NEW DELHI, TUESDAY, FEBRUARY 26, 2013/PHALGUNA 7, 1934

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

### अधिसूचना

मुम्बई, 22 फरवरी, 2013

सं. टीएएमपी/51/2012-वीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 एवं 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, महापत्तनों में अप्रिंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए मार्गदर्शियों के अनुसरण में, जो इस प्राधिकरण की अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध, दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा अधिसूचित किए गए थे, शुल्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन हेतु भीतरी गोदी में डीबीएफओटी के आधार पर वेस्ट क्वे-नॉर्थ बर्थ (डब्ल्यूक्यू 7 और डब्ल्यूक्यू 8) विकसित करने के लिए अप्रिंट प्रशुल्क निर्धारित हेतु विशाखापत्तनम पत्तन न्यास से प्राप्त दोबारा तैयार किये गए प्रस्ताव को, इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार, एतद्वारा निपटाता है।

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएएमपी/51/2012-वीपीटी

विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास

.....

आवेदक

गणपूर्ति

- (i) श्रीमती रानी जाधव, अध्यक्ष
- (ii) श्री टी. एस. बालासुब्रामणियन, सदस्य (वित्त)

## आदेश

(जनवरी 2013 के 21वें दिन पारित)

यह मामला शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन हेतु, भीतरी गोदी में डीबीएफओटी आधार पर वेस्ट क्वे-नॉर्थ बर्थ (डब्ल्यूक्यू-7 और डब्ल्यूक्यू-8) विकसित करने के लिए अपक्रंट प्रशुल्क का अनुमोदन मांगते हुए विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास से प्राप्त दोबारा तैयार किये गए प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. इस प्राधिकरण ने इसके पहले 19 अप्रैल 2010 को विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास में एल्युमिना और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन हेतु बर्थ सं. डब्ल्यूक्यू-7 और डब्ल्यूक्यू-8 के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते हुए एक आदेश सं. टीएमपी/51/2009-वीपीटी पारित किया था। यह आदेश भारत का राजपत्र में 11 मई 2010 को राजपत्र सं. 142 के जरिए अधिसूचित किया गया था।

2.2. उसके बाद, बॉक्साइट, जिप्सम, अन्य शुष्क बल्क कार्गो (सभी प्रकार के कोयला और कोक को छोड़कर) और अयस्क (लौह अयस्क को छोड़कर) जैसे शुष्क बल्क कार्गो को भीतरी गोदी में बर्थ सं. डब्ल्यूक्यू-7 पर यांत्रिक प्रहस्तन सुविधाओं के जरिये प्रहस्तन करने के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु अनुमोदन मांगते हुए, वीपीटी ने दोबारा तैयार किया गया प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। दिनांक 29 जून 2011 के आदेश के माध्यम से इस प्राधिकरण ने कथित प्रस्ताव का निपटारा किया था। इस आदेश को भारत के राजपत्र में 17 अगस्त 2011 को राजपत्र सं. 17 के माध्यम से अधिसूचित किया गया था।

3. इस आधार पर कि एल्युमिना की पर्याप्त मात्रा उपलब्ध नहीं होने के कारण किसी बोलीदाता ने मूल्य-बोली (प्राइस बिड) में भाग नहीं लिया, वीपीटी ने दिनांक 24 अगस्त 2012 के अपने पत्र के जरिए बीएफ स्लैंग, लाइमनाइट, अयस्क (लौह अयस्क छोड़कर), मक्का, सोया और अन्य शुष्क बल्क कार्गो जैसे निर्यात शुष्क बल्क कार्गो और पिण्ड लौह (पिंग आइरन), सामान्य कार्गो, टिंबर, थैला बंद कार्गो और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो जैसे आयात / निर्यात ब्रेक बल्क कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए भीतरी गोदी में डीबीएफओटी के आधार पर डब्ल्यूक्यू-8 विकसित करने के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दोबारा तैयार किया गया प्रस्ताव दायित्व किया था। तदनंतर, वीपीटी ने इस प्रस्ताव को वापिस ले लिया है, जिसका जिक्र इस नोट के उत्तरार्ध में किया गया है।

4.1. इस पृष्ठभूमि में, दिनांक 20 अक्टूबर 2012 के अपने पत्र के जरिये, जो हमें 22 अक्टूबर 2012 को प्राप्त हुआ, वीपीटी ने भीतरी गोदी में डीबीएफओटी आधार पर वेस्ट क्वे-नॉर्थ बर्थ (डब्ल्यूक्यू-7 और डब्ल्यूक्यू-8) विकसित करने के लिए दोबारा तैयार किया प्रस्ताव दायित्व किया है। दिनांक 20 अक्टूबर 2012 के अपने पत्र में वीपीटी द्वारा की गई मुख्य प्रस्तुतियाँ, नीचे संक्षेप में दी गई हैं:

- (i). प्रारंभ में एल्युमिना और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए मूलरूप से प्रकल्पित की गई दोनों परियोजनाएं, अर्थात् विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास की भीतरी गोदी में डब्ल्यूक्यू-7 बर्थ और डब्ल्यूक्यू-8 बर्थ विकसित करना, पोत परिवहन मंत्रालय के निर्देशों के अनुसार, कार्गो रूपरेखा (प्रोफाइल) और उपस्कर में बदलाव करते हुए, दोबारा विधिवत तैयार की गई हैं।

- (ii). तदनुसार, डब्ल्यूक्यू-7 प्रस्ताव की योजना बॉक्साइट, जिप्सम, अन्य अयस्क और अन्य शुष्क बल्क कार्गो, जैसे, आयात शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन करने के लिए की गई है और डब्ल्यूक्यू - 8 बीएफ स्लैंग, अन्य शुष्क बल्क कार्गो, अयस्क, मक्का और सोया, पिण्ड लोह, जैसे निर्यात कार्गो और सामान्य कार्गो और टिंबर के आयात का प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित किया गया है।
- (iii). 28 जनवरी 2012 को डब्ल्यूक्यू-7 के लिए आरएफपी जारी किया गया था और 30 जून 2012 को डब्ल्यूक्यू-7 के लिए आरएफक्यू जारी किया गया था। दोनों परियोजनाओं में किसी ने भाग नहीं लिया था और बोलीदाताओं ने बड़ी क्वे लंबाई प्राप्त करने के लिए दोनों परियोजनाओं को मिलाने का सुझाव दिया था जिसके परिणामस्वरूप प्रहस्तन हेतु कार्गो को इकट्ठा किया जा सकता है जिससे (कार्गो की) उपलब्धता बढ़ सकेगी।
- (iv). डब्ल्यूक्यू-8 के बारे में प्रस्तुत टीएएमपी प्रस्ताव को वापिस लेने के लिए और दोनों डब्ल्यूक्यू-7 और डब्ल्यूक्यू-8 परियोजनाओं को डीबीएफओटी के आधार पर सम्मिलित कर एक परियोजना के रूप में विकसित किए जाने के लिए विस्तृत विचार विमर्श के बाद, अगस्त 2012 में एक निर्णय लिया गया था। 25 सितंबर 2012 की अपनी बैठक में यह मामला न्यासी मण्डल द्वारा अनुमोदित किया गया था। अतएव, 24 अगस्त 2012 को डब्ल्यूक्यू-8 के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रस्तुत प्रस्ताव पर विचार नहीं करने के लिए और उसे वापिस लिया गया जैसा मानने के लिए अनुरोध किया गया है।
- (v). तदनुसार, शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन हेतु भीतरी गोदी में वेस्ट क्वे - नॉर्थ बर्थ (डब्ल्यूक्यू-7 और डब्ल्यूक्यू-8) विकसित करने के लिए अप्रकट प्रशुल्क का प्रस्ताव दोबारा तैयार कर प्रस्तुत किया गया है।

4.2. दोबारा तैयार किया गया प्रस्ताव की विशिष्टताएं नीचे दी गई हैं:

- (i). भौतिक अवयव निम्नप्रकार है :

लंबाई	-	560 मी
चरम (Ultimate) गहराई	-	14 मीटर

- (ii). प्रस्तावित यांत्रिक कार्य:

60 टन हार्बर मोबाइल क्रेन	-	2 सं.
मोबाइल हॉपर्स	-	3 सं.
कन्वेयर सिस्टम	-	2-2 किमी की दो धाराएं
1200 टीपीएच स्टेकर	-	1 सं.
10 टन पे लोडर	-	8 सं.
डंपर्स	-	10 सं.
विद्युत कार्य	-	-

आधुनिक और उच्चतम क्षमता वाले प्रहस्तन उपस्कर उपयोग में लाने के उद्देश्य से और इन कार्गो के प्रहस्तन से जुड़े पर्यावरण प्रदूषण हेतु एक दीर्घकालिक उपाय प्रदान करने के लिए, उपरोक्त उपस्करों की परिकल्पना बड़े आकार के पोतों की सेवा के लिये और बर्थ हेतु प्रस्तावित बहुउद्देशीय कार्गो मिश्रण के अनुकूल, की गई है।

- (iii). टर्मिनल की क्षमता:

(क). पत्तन ने, प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की हिस्सेदारी और प्रत्येक किस्म के कार्गो के दैनिक पोत दिवस निष्पादनता के आधार पर, प्रस्तावित डब्ल्यूक्यू 7 और डब्ल्यूक्यू-8 टर्मिनल की क्षमता 47,75,121 टन अथवा 47.8 लाख टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) तक निर्धारित की है।

(ख). प्रत्येक कार्गो का प्रक्षेपण (मात्रा), कार्गो क्षमता की हिस्सेदारी और प्रत्येक कार्गो हेतु विचार की गई प्रहस्तन दर नीचे तालिका में दिए गए हैं:

क्र. सं.	वस्तु	कार्गो प्रक्षेपण (टन)	कार्गो की % हिस्सेदारी	प्रहस्तन दर (टीपीडी)
1	आयात मैन्गनीज़ अयस्क	15,00,000	29.13	10,000
2	आयात बॉक्साइट	4,00,000	7.77	10,000
3	आयात जिप्सम	10,00,000	19.42	10,000
4	आयात चूना-पत्थर	8,00,000	15.53	7,500
5	निर्यात बी.एफ. स्लैग	9,00,000	17.47	10,000
6	निर्यात अन्य अयस्क (मैन्गनीज़ अयस्क, क्रोम अयस्क, फेरो मैन्गनीज़ अयस्क, फेरो उत्पादन)	1,50,000	2.91	7,500
7	निर्यात लाइमनाइट सैंड	4,00,000	7.77	7,500
	कुल	51,50,000	100.00	

(iv). कुल पूंजीगत लागत ₹375.99 करोड़ तक अनुमान लगाई गई है। पूंजीगत लागत का ब्यौरा निम्नप्रकार है:

(₹ लाख में)

क्र. सं.	कार्य की मद	मूल लागत	3% आकस्मिताएं	7% पीएस प्रभार	2.8% डब्ल्यू सीटी	कुल
	<b>प्रहस्तन गतिविधि :</b>					
<b>क</b>	<b>सिविल कार्य</b>					
1	मौजूदा संरचना हटाना	100.25	3.01	7.23	3.09	113.58
2	भूमि तल को दृढ़ बनाना (पृष्ठन), जलनिकासी के साथ बेक-अप क्षेत्र विकसित करना	247.31	7.42	17.83	7.63	280.19
3	मैदान सुधारना	1099.11	32.97	79.25	33.92	1245.25
4	रेल्वे (सिविल, एस एवं टी और विद्युतिकरण - 3000 मीटर)	1012.59	30.38	73.01	31.25	1147.23
5	कन्वेयर गैलरी	2641.98	79.26	190.49	81.53	2993.26
6	ट्रांसफर गृह	232.47	6.97	16.76	7.17	263.37
7	ड्राइव गृह	259.70	7.79	18.72	8.01	294.22
8	बर्थ के पीछे खड़ंगा वाला क्षेत्र (10000 वर्गमी) @ 2500/वर्गमी	250.00	7.50	18.03	7.71	283.24
9	क्षेत्र की प्रकाश व्यवस्था	116.57	3.50	8.40	3.60	132.07
10	भंडारण क्षेत्र में अंदरूनी सड़क	800.00	24.00	57.68	24.69	906.37
11	चार दीवारी और वृक्षारोपण	1356.02	40.68	97.77	41.85	1536.32
	<b>उप जोड़ (1 से 11)</b>	<b>8116.00</b>	<b>243.48</b>	<b>585.17</b>	<b>250.45</b>	<b>9195.10</b>
	<b>हटाने संबंधी लागत को छोड़कर</b>	<b>8015.75</b>	<b>240.47</b>	<b>577.94</b>	<b>247.36</b>	<b>9081.52</b>
<b>बी</b>	<b>यांत्रिक एवं विद्युत कार्य</b>					
1	60 टन क्षमता की 2 हार्बर मोबाइल क्रेन	4000.00	120.00	288.40	123.44	4531.84
2	3 मोबाइल हॉपर्स	210.00	6.30	15.14	6.48	237.92
3	कन्वेयर सिस्टम 2-2 किमी कि 2 धाराएं)	5000.00	150.00	360.50	154.29	5664.79
4	1200 टीपीएच का 1 स्टेकर	1800.00	54.00	129.78	55.55	2039.33
5	8 सं. 10 टन पे लोडर्स	256.00	7.68	18.46	7.90	290.04
6	विद्युत कार्य	134.00	4.02	9.66	4.14	151.82
7	10 डंपर्स	250.00	7.50	18.03	7.71	283.24
	<b>उप जोड़ (1 से 7)</b>	<b>11650.00</b>	<b>349.50</b>	<b>839.97</b>	<b>359.51</b>	<b>13198.98</b>
	<b>कुल (क + ख)</b>	<b>19766.00</b>	<b>592.98</b>	<b>1425.14</b>	<b>609.96</b>	<b>22394.08</b>

क्र. सं.	कार्य की मद	मूल लागत	3% आकस्मिताएं	7% पीएस प्रभार	2.8% डब्ल्यू सीटी	कुल
ग	टीएएमपी के अनुसार क + ग पर 5% की विविध लागत					1119.70
	प्रहस्तन गतिविधि की कुल लागत (क+ख+ग)					23513.78
	(हटाने संबंधी लागत छोड़कर)					23400.20
घ	बर्थ किराया गतिविधि					
1	बर्थ का निर्माण	10010.23	300.31	721.74	308.90	11341.18
2	बर्थ फिक्सचर्स	328.75	9.86	23.70	10.14	372.45
3	निकर्षण लागत	2093.13	62.79	150.91	64.59	2371.42
	उप जोड़ (1 से 3)	12432.11	372.96	896.35	383.63	14085.05
	कुल पूंजीगत लागत (क+ख+ग+घ)					37598.83

- (v). दोबारा तैयार किए गए प्रस्ताव में पूंजीगत लागत, जून 2008 से प्रभावी वीपीटी की दरों की अनुसूची में तैयार किये गये दर विश्लेषण के आधार पर अगस्त 2012 में प्रचलित दर के आधार पर और नवीनतम संशोधन के साथ और उन मदों के संदर्भ में, जो सिविल कार्य से जुड़े हैं और जिस पर दर लागू नहीं होगा, प्रचलित बाजार भाव / बोली के आधार पर, पूंजीगत लागत अनुमानित की गई है। वीपीटी में, दिनांक 21.08.2010 के संकल्प सं. 80/2010-11 के जरिये स्वीकृत नवीनतम कार्य के आधार पर, नरम मिट्टी की निकर्षण लागत ₹ 300/- प्रति घनमी परिगणित होती है और वीपीटी की सभी चालू निविदाओं के लिए भी इसी (लागत) पर विचार किया गया है और, यांत्रिक मदों के संदर्भ में, दरें आरआईटीईएस / कंपनियों से प्राप्त की गई बजेटरी बोलियों पर आधारित है।

- (vi). प्रचालन लागत:

(₹ लाख में)

क्र. सं.	विवरण	राशि
क.	प्रहस्तन गतिविधि	
1	विद्युत (2.4 लाख इकाई / हेक्टेयर* 19.64 हेक्टेयर * ₹ 8.84 प्रति इकाई )	416.68
	स्टेकर सहित कन्वेयर सिस्टम (34.31 एलटी * 0.6 इकाई * ₹ 8.84 पैसे.)	181.98
	कुल विद्युत लागत	598.66
2	ईंधन लागत	
	2 हार्बर मोबाइल क्रेन (12462 घंटे x 33.33 लिटर x ₹ 50.39 पैसे )	209.30
	10टन पे लोडर्स 8 (4000 घंटे x 12 लिटर x ₹ 50.39 पैसे x 8 )	193.50
	10 डंपर्स (41940 घंटे x 4 लिटर x ₹ 50.39 पैसे x 10)	84.53
	कुल ईंधन लागत	487.33
3	मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत	
	(क) सिविल परिसंपत्ति का 1% (₹ 9081.52 लाख x 1%)	90.82
	(ग) यांत्रिक एवं विद्युत कार्य का 5% (₹ 13198.98 x 5%)	659.95
	कुल मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत	750.76
4	बीमा : सकल अचल परिसंपत्ति का 1% : ₹ 23400.20 लाख x 1%	234.00
5	मूल्यहास	
	(क) सिविल परिसंपत्ति (₹ 9081.52 लाख का 3.34%)	303.32
	(ग) यांत्रिक एवं विद्युत कार्य (यांत्रिक एवं विद्युत कार्य का 10.34% - ₹ 13198.98 लाख x 10.34%)	1364.77
	कुल मूल्यहास	1668.09

क्र. सं.	विवरण	राशि
6	लाइसेंस शुल्क (भूमि किराया)	224.60
7	अन्य व्यय (सकल अचल परिसंपत्ति का 5%) - $5\% \times ₹ 23400.20$ लाख	1170.01
ख.	प्रहस्तन गतिविधि हेतु कुल प्रचालन लागत	5133.46
1	बर्थ किराया गतिविधि	
2	सिविल परिसंपत्ति का मरम्मत एवं अनुरक्षण [ ₹ 14085.05 लाख पर @1%]	140.85
3	बीमा [ ₹ 14085.05 लाख पर @1%]	140.85
	मूल्य हास [ ₹ 14085.05 लाख पर @3.34%]	470.44
ग.	बर्थ किराया गतिविधि हेतु कुल प्रचालन लागत	752.14
	कुल प्रचालन लागत (क) + (ख)	5885.60

(vii). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ, परियोजना की अनुमानित पूंजीगत लागत के 16% पर विचार किया गया है।

(viii). वार्षिक राजस्व आवश्यकता

प्रहस्तन गतिविधि और बर्थ किराया गतिविधि के लिए अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता नीचे दी गई है:

(₹ लाख में)

क्र. सं.	विवरण	प्रहस्तन गतिविधि	बर्थ किराया गतिविधि
1.	कुल वार्षिक प्रचालन लागत	5133.46	752.14
2.	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	3744.03	2253.61
	वार्षिक राजस्व आवश्यकता	8877.49	3005.75

(ix). प्रहस्तन गतिविधि से अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता, मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानकों का पालन करते हुए, मुख्य प्रशुल्क मदों के बीच निम्नप्रकार से प्रभाजित की गई है:

(₹ लाख में)

प्रशुल्क समूह	राजस्व का आबंटित %	वार्षिक राजस्व आवश्यकता (रुपये)
प्रहस्तन प्रभार	90%	7989.74
भंडारण प्रभार	5%	443.87
विविध प्रभार	5%	443.87
कुल	100%	8877.49

(x). जैसाकि प्रस्तावित मसौदा दरमान से देखा गया है, निम्नलिखित दर प्रस्तावित किए गए हैं:

(क). बर्थ किराया:

पोत	प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसके अंश के लिए दर (₹ में)	
	विदेशगामी पोत	तटीय पोत
आयात मैन्गनीज़ अयस्क, बॉक्साइट, जिप्सम और चूना पत्थर एवं निर्यात बीएफ स्लैग, अयस्क (लौह अयस्क के अलावा) और लाइमनाइट सैंड वाहक पोत	1.098	0.659

(ख). कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

वस्तु	इकाई	(दर प्रति मीट्रिक टन)	
		विदेशी	तटीय
आयात मैग्नीज अयस्क	प्रति मीट्रिक टन	168.81	101.29
आयात बॉक्साइट	प्रति मीट्रिक टन	281.35	168.81
आयात जिप्सम	प्रति मीट्रिक टन	168.81	101.29
आयात चूना पत्थर	प्रति मीट्रिक टन	168.81	101.29
निर्यात बीएफ स्लैंग	प्रति मीट्रिक टन	163.51	101.29
निर्यात अयस्क (लौह अयस्क छोड़कर)	प्रति मीट्रिक टन	163.51	101.29
निर्यात लाइमनाइट सैंड	प्रति मीट्रिक टन	163.51	101.29

(ग). भंडारण प्रभार:

निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभार (प्रतिटन / प्रतिदिन)

विवरण	प्रति टन प्रति दिन या उसके अंश के लिए दर ₹ में
आयात - निःशुल्क अवधि - 10 दिन	
निःशुल्क अवधि बीतने के बाद पहले दस दिन	5.15
20वें दिन के आगे	7.72
निर्यात - निःशुल्क अवधि - 20 दिन	
निःशुल्क अवधि बीतने के बाद पहले दस दिन	5.19
30वें दिन के आगे	7.79

(घ). विविध प्रभार:

विवरण	दर प्रतिटन प्रतिदिन ₹ में
आयात मैग्नीज अयस्क, बॉक्साइट, जिप्सम और चूना पत्थर और निर्यात बीएफ स्लैंग, अयस्क (लौह अयस्क छोड़कर) और लाइमनाइट सैंड	9.30

5. प्रदत्त परामर्शी प्रक्रिया के अनुरूप, दिनांक 20 अक्टूबर 2012 का वीपीटी प्रस्ताव संबंधित उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता संगठनों और आरएफक्यू आवेदकों को (जैसाकि वीपीटी द्वारा भेजा गया) उनकी टिप्पणी मांगते हुए परिचालित किया गया था। उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता संगठनों और आरएफक्यू आवेदकों से कोई टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई।

6. प्रस्ताव की प्रारंभिक छानबीन के आधार पर, दिनांक 6 नवंबर 2012 के हमारे पत्र के माध्यम से वीपीटी से कुछ बिन्दुओं पर अतिरिक्त जानकारी / स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। वीपीटी ने दिनांक 4 दिसंबर 2012 के अपने पत्र के जरिये जवाब दिया है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और वीपीटी द्वारा उन पर प्रस्तुत जवाब का सारांश नीचे तालिका में दिया गया है:

क्र. सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	वीपीटी का जवाब
I	<b>सामान्य:</b>	
(i).	जैसाकि वीपीटी को पता है, प्रत्येक परियोजना के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया जाता है। अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण मार्गदर्शियों की धारा 2.2. के अनुसार प्रशुल्क की ऊपरी सीमाएं विभिन्न कार्गो / सेवाओं के लिये प्रदान की जाती है और उसके बाद सादृश्य कार्गो / सेवाओं के लिए अगले 5 वर्षों में बोली लगाए जाने वाली सभी परियोजनाओं पर लागू होगी। इस प्रसंग में,	वर्तमान प्रस्ताव, मैग्नीज अयस्क, बॉक्साइट, जिप्सम और चूना पत्थर के आयात और ब्लॉस्ट फर्नेस स्लैंग, लाइमनाइट सैंड और अन्य अयस्क (लौह अयस्क और गुटिकाओं को छोड़कर) निर्यात हेतु अप्रकट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए है। इसके पहले, डब्ल्यूक्यू-7 और डब्ल्यूक्यू-8 बर्थ पर एल्युमिना और बीएफ स्लैंग, जिप्सम, ग्रेन्यूलेट स्लैंग इत्यादि जैसे अन्य शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए टीएमपी द्वारा मामला सं. टीएमपी/51/2009-वीपीटी दिनांक

	वीपीटी से यह पुष्टि करने के लिए अनुरोध किया जाता है कि कार्गो प्रहस्तन के बारे में, इसके पहले कोई अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है, जैसाकि संदर्भित प्रस्ताव में वीपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया है।	19.4.2010 के जरिये अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारित किया गया था। ये दोनों परियोजनाएं पोत परिवहन मंत्रालय के निर्देशों के अनुरूप, कार्गो रूपरेखा और उपस्कर को विधिवत बदलते हुए दोबारा तैयार की गई थी।  तदनंतर, डब्ल्यूक्यू- 7 के लिए बॉक्साइट, जिप्सम, अन्य शुष्क बल्क कार्गो (सभी प्रकार के कोयला और कोक छोड़कर) के संशोधित प्रोफाइल हेतु टीएमपी द्वारा दिनांक 29.6.2011 के मामला सं. टीएमपी/16/2011-वीपीटी के जरिये अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारित किया गया था।  इस परियोजना का कार्यान्वयन संभव नहीं हो सका क्योंकि किसी बोलीदाता ने भाग नहीं लिया था। बोलीदाताओं के सुझाव के मुताबिक अधिकतम क्वे लंबाई हासिल करने के लिए दोनों परियोजनाओं, अर्थात् डब्ल्यूक्यू-7 और डब्ल्यूक्यू -8 को समेकित करते हुए प्रस्ताव की परिकल्पना की गई है। इसलिए, मैग्नीज अयस्क, बॉक्साइट, जिप्सम और चूना पत्थर के आयात और ब्लास्ट फर्नेस स्लैग, लाइमनाइट सैंड और अन्य अयस्क (लौह अयस्क और गुटिकाओं को छोड़ कर) के निर्यात जैसी नवीन कार्गो रूपरेखा (प्रोफाइल) हेतु अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण का प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया है।																																																								
(ii).	वीपीटी ने बीओटी प्रचालक को 19.65 हेक्टेयर भूमि आबंटित करने के लिए प्रस्ताव रखा है। इस संबंध में, वीपीटी से अनुरोध है कि वह प्रस्तावित सुविधा के लिए 19.64 हेक्टेयर्स के प्रस्तावित आबंटन का औचित्य बताते हुए एक विश्लेषण प्रस्तुत करे।	19.64 हेक्टेयर भूमि के प्रस्तावित आबंटन का ब्यौसा नीचे दिया गया है : <table><tr><th>उद्देश्य</th><th>क्षेत्र (वर्ग मीटर)</th></tr><tr><td>कन्वेयर गैलरी- 2000 मी X 2 मी</td><td>4,000</td></tr><tr><td>भंडारण क्षेत्र</td><td>124,053</td></tr><tr><td>प्रचालन इमारत</td><td>58,380</td></tr><tr><td>बर्थ के पीछे पक्का क्षेत्र</td><td>10,000</td></tr></table>	उद्देश्य	क्षेत्र (वर्ग मीटर)	कन्वेयर गैलरी- 2000 मी X 2 मी	4,000	भंडारण क्षेत्र	124,053	प्रचालन इमारत	58,380	बर्थ के पीछे पक्का क्षेत्र	10,000																																														
उद्देश्य	क्षेत्र (वर्ग मीटर)																																																									
कन्वेयर गैलरी- 2000 मी X 2 मी	4,000																																																									
भंडारण क्षेत्र	124,053																																																									
प्रचालन इमारत	58,380																																																									
बर्थ के पीछे पक्का क्षेत्र	10,000																																																									
II	इष्टतम क्षमता:																																																									
(i).	वीपीटी ने विभिन्न प्रकार के कार्गो का अनुमानित प्रतिशत और प्रत्येक किस्म के कार्गो की प्रहस्तन दर के आधार पर पोतघाट क्षमता अनुमानित की है। इस संदर्भ में, वीपीटी से अनुरोध किया जाता है कि वह निम्नलिखित स्पष्ट / प्रस्तुत करे:-																																																									
	(क) कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी:																																																									
	(i). मैग्नीज अयस्क, बॉक्साइट, जिप्सम, चूना पत्थर, बीएफ स्लैग, अन्य अयस्क और लाइमनाइट सैंड की प्रतिशत हिस्सेदारी (क्रमशः) 29.13%, 7.77%, 19.42%, 15.53%, 17.47%, 2.91% और 7.77% पर विचार करने का आधार प्रस्तुत किया जाए।	टीईएफआर के अध्याय - 3 "यातायात विश्लेषण और पूर्वानुमान" की तालिका 3.7. के जरिए 51.50 लाख टन का यातायात प्रक्षेपण गणना में लिया गया था। विभिन्न कार्गो की विचार की गई प्रतिशत हिस्सेदारी ही कार्गो मिश्रण का अनुपात अर्थात् 51.50 लाख टन के प्रक्षेपित कुल परिमाण में प्रत्येक कार्गो की वास्तविक प्रतिशत हिस्सेदारी है।																																																								
	(ii). वीपीटी द्वारा पिछले तीन वर्षों में प्रहस्तित कुल वास्तविक कार्गो और पतन की व्यापार योजना के अनुरूप उपरोक्त प्रत्येक कार्गो मद के बारे में भविष्य में अनुमानित यातायात प्रस्तुत किया जाए।	वीपीटी द्वारा पिछले पांच वर्षों के दौरान प्रकल्पित कार्गो हेतु वास्तव में प्रहस्तित कार्गो नीचे दिया गया है: <div>(टन)<table><tr><th>क्र. सं.</th><th>कार्गो</th><th>2011-12</th><th>2010-11</th><th>2009-10</th><th>2008-09</th><th>2007-08</th></tr><tr><td>(i).</td><td>आयात कार्गो</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(क).</td><td>मैग्नीज अयस्क</td><td>675,035</td><td>801,191</td><td>235,736</td><td>92,319</td><td>148,335</td></tr><tr><td>(ख).</td><td>बॉक्साइट</td><td>791,395</td><td>323,415</td><td>684,270</td><td>83,811</td><td>115,879</td></tr><tr><td>(ग).</td><td>जिप्सम</td><td>1,192,192</td><td>1,098,110</td><td>1,090,156</td><td>493,144</td><td>435,051</td></tr><tr><td>(घ).</td><td>चूना पत्थर</td><td>288,723</td><td>493,520</td><td>412,076</td><td>568,794</td><td>561,962</td></tr><tr><td>(ii).</td><td>निर्यात कार्गो</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(क).</td><td>बी.एफ. स्लैग</td><td>54,100</td><td>--</td><td>288,051</td><td>816,416</td><td>947,191</td></tr></table></div>	क्र. सं.	कार्गो	2011-12	2010-11	2009-10	2008-09	2007-08	(i).	आयात कार्गो						(क).	मैग्नीज अयस्क	675,035	801,191	235,736	92,319	148,335	(ख).	बॉक्साइट	791,395	323,415	684,270	83,811	115,879	(ग).	जिप्सम	1,192,192	1,098,110	1,090,156	493,144	435,051	(घ).	चूना पत्थर	288,723	493,520	412,076	568,794	561,962	(ii).	निर्यात कार्गो						(क).	बी.एफ. स्लैग	54,100	--	288,051	816,416	947,191
क्र. सं.	कार्गो	2011-12	2010-11	2009-10	2008-09	2007-08																																																				
(i).	आयात कार्गो																																																									
(क).	मैग्नीज अयस्क	675,035	801,191	235,736	92,319	148,335																																																				
(ख).	बॉक्साइट	791,395	323,415	684,270	83,811	115,879																																																				
(ग).	जिप्सम	1,192,192	1,098,110	1,090,156	493,144	435,051																																																				
(घ).	चूना पत्थर	288,723	493,520	412,076	568,794	561,962																																																				
(ii).	निर्यात कार्गो																																																									
(क).	बी.एफ. स्लैग	54,100	--	288,051	816,416	947,191																																																				



		<table><tr><td>(ख)</td><td>लाइमनाइट सैंड</td><td>316,476</td><td>288,455</td><td>115,280</td><td>61,750</td><td>85,800</td></tr><tr><td>(ग)</td><td>अयस्क (लौह अयस्क के अलावा )</td><td>121,300</td><td>145,561</td><td>140,585</td><td>147,977</td><td>73,907</td></tr></table>	(ख)	लाइमनाइट सैंड	316,476	288,455	115,280	61,750	85,800	(ग)	अयस्क (लौह अयस्क के अलावा )	121,300	145,561	140,585	147,977	73,907																		
(ख)	लाइमनाइट सैंड	316,476	288,455	115,280	61,750	85,800																												
(ग)	अयस्क (लौह अयस्क के अलावा )	121,300	145,561	140,585	147,977	73,907																												
		वर्ष 2006 में तैयार की गई व्यापार योजना में पीओएल, अन्य लिक्विड्स, लौह अयस्क, थर्मल कोल, कोकिंग कोल, स्टीम कोल, फर्टिलाइजर और कच्चा माल, अन्य शुष्क बल्क, सामान्य कार्गो / ब्रेक बल्क और कंटेनरों जैसी प्रमुख वस्तुओं का यातायात अनुमानित किया गया था। वर्तमान प्रस्ताव में विचार किए गए कार्गो हेतु कोई पृथक् अनुमान तैयार नहीं किए गए थे। तथापि, अन्य शुष्क बल्क कार्गो के प्रसंग में अनुमानित यातायात, अनुमानित किया गया है जिसमें वर्तमान प्रस्ताव में प्रकल्पित कार्गो भी शामिल है, अन्य शुष्क बल्क कार्गो (एमटी):15.6 (2013): 22.1(2017) और 34 (2026) है।																																
	(ख). कार्गो की प्रहस्तन दर																																	
	(i). प्रशुल्क आदेश सं. टीएमपी/16/2011-वीपीटी, दिनांक 29 जून 2011 में 60 टन क्षमता वाली 2 एचएमसी के लिए प्रहस्तन दर 20000 टन प्रतिदिन विचार की गई थी। इस संदर्भ में, अन्य अयस्क के मामले में, जब कथित कार्गो 60 टन क्षमता वाली 2 एचएमसी के जरिए प्रहस्तित करने हेतु प्रस्तावित है, प्रहस्तन दर 15000 टन प्रतिदिन तक गिराने का औचित्य बताया जाए और उसे तकनीकी विशिष्टताओं के साथ साबित किया जाए। अन्यथा, वीपीटी से अनुरोध किया जाता है कि वह कथित सुविधा पर प्रहस्तन हेतु प्रस्तावित अन्य अयस्क के बारे में 20000 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर पर, अपनी क्षमता संशोधित करने का विचार करे।	वर्तमान प्रस्ताव में, विचार की गई प्रहस्तन दर प्रति क्रेन प्रति बर्थ गिनी गई है।  60 टन क्षमता वाली एक एचएमसी की क्षमता, टीएमपी के मार्गदर्शियों में बहु-कार्गो टर्मिनल हेतु प्रदत्त 20-20 टन क्षमता की 3 लेवल लॉफिंग क्रेनों की कुल क्षमता के बराबर है। इसलिए, प्राधिकरण के मार्गदर्शियों के अनुसार कार्गो प्रहस्तन दर के लिए मानदंडों पर वर्तमान प्रस्ताव के लिए परिकल्पित विभिन्न कार्गो के लिए पार्सल के अनुसार विचार किया गया है।																																
	(ii). मैग्नीज अयस्क और निर्यात बी.एफ. स्लैंग के मामले में 10000 टन प्रतिदिन प्रति एचएमसी की प्रहस्तन दर पर विचार करने का औचित्य बताएं और तकनीकी विशिष्टताओं के साथ प्रमाणित करें।	दिनांक 29 जून 2011 के प्रशुल्क आदेश सं. टीएमपी/16/2011-वीपीटी के जरिए विचार की गई 20000 टन की प्रहस्तन दर, आयात मैग्नीज अयस्क, आयात निकेल अयस्क और आयात क्रोम अयस्क से संबंधित है, जबकि वर्तमान प्रस्ताव में टीएमपी मानदंडों के मुताबिक गिनी गई 7,500 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर पोतों का वर्तमान प्रवृत्ति पर आधारित निर्यात अयस्क (लौह अयस्क और लौह अयस्क गुटिकाओं के अलावा) से संबंधित है। तथापि, आयात मैग्नीज अयस्क के मामले में 60 टन क्षमता वाली 2 एचएमसी के लिए 20000 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर पर विचार किया गया है, जो दिनांक 29.6.2011 के प्रशुल्क आदेश के अनुरूप है।																																
	(iii). इसी प्रकार, चुना पत्थर और लाइमनाइट सैंड के मामले में 7500 टन प्रतिदिन प्रति एचएमसी की प्रहस्तन दर पर विचार करने का आधार बताएं और उसे तकनीकी विशिष्टताओं के साथ, उचित प्रमाणित करें।																																	
	(iv). पिछले तीन वर्षों के दौरान, पत्तन में या टर्मिनल प्रचालक विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (वीएसपीएल) द्वारा प्रहस्तित मैग्नीज अयस्क, बॉक्साइट, जिप्सम, लाइमस्टोन, बी.एफ. स्लैंग, अन्य अयस्क और लाइमनाइट सैंड के लिए हासिल की गई वास्तविक औसत प्रहस्तन दर प्रस्तुत करें।	टर्मिनल प्रचालक अर्थात् मेसर्स. वीएसपीएल ने, अपनी ईक्यू-8 और 9 बर्थों पर 104 टन क्षमता वाली 3 एचएमसी तैनात की हैं। मेसर्स वीएसपीएल द्वारा पिछले तीन वर्षों के दौरान हासिल की गई वास्तविक प्रहस्तन दर नीचे दी गई है: <table><tr><td></td><td>2009-10</td><td>2010-11</td><td>2011-12</td></tr><tr><td>आयात मैग्नीज अयस्क</td><td>8940</td><td>9956</td><td>14407</td></tr><tr><td>आयात बॉक्साइट</td><td>--</td><td>--</td><td>--</td></tr><tr><td>आयात जिप्सम</td><td>12785</td><td>14318</td><td>14407</td></tr><tr><td>आयात चुना पत्थर</td><td>7481</td><td>--</td><td>2889</td></tr><tr><td>निर्यात बी.एफ. स्लैंग</td><td>--</td><td>--</td><td>9873</td></tr><tr><td>निर्यात लाइमनाइट सैंड</td><td>--</td><td>--</td><td>--</td></tr><tr><td>निर्यात अन्य अयस्क</td><td>8745</td><td>11117</td><td>--</td></tr></table>		2009-10	2010-11	2011-12	आयात मैग्नीज अयस्क	8940	9956	14407	आयात बॉक्साइट	--	--	--	आयात जिप्सम	12785	14318	14407	आयात चुना पत्थर	7481	--	2889	निर्यात बी.एफ. स्लैंग	--	--	9873	निर्यात लाइमनाइट सैंड	--	--	--	निर्यात अन्य अयस्क	8745	11117	--
	2009-10	2010-11	2011-12																															
आयात मैग्नीज अयस्क	8940	9956	14407																															
आयात बॉक्साइट	--	--	--																															
आयात जिप्सम	12785	14318	14407																															
आयात चुना पत्थर	7481	--	2889																															
निर्यात बी.एफ. स्लैंग	--	--	9873																															
निर्यात लाइमनाइट सैंड	--	--	--																															
निर्यात अन्य अयस्क	8745	11117	--																															

	(v). किसी उच्चतर क्षमता वाली (एचएमसी के) बजाए 60 टन एचएमसी को वरीयता दिये जाने का विशिष्ट करण बताया जाए। यह भी स्पष्ट किया जाए कि क्या कथित बर्थ का तकनीकी डिजाइन, 100 टन एचएमसी तैनात करने की अनुमति देता है।	पिछले पांच वर्षों के दौरान पत्तन पर प्रहस्तित हैडीमैक्स जैसे पोतों के आकार को ध्यान में रखते हुए, वर्तमान प्रस्ताव में प्रकल्पित कार्गो के संदर्भ में उच्चतर क्षमता वाली क्रेनों के बजाए 60 टन क्षमता वाली 2 एचएमसी को वरीयता दी गई है ताकि अधिकतर प्रचालन नम्यता प्राप्त की जा सके। पोतों के परिमाणक टीईएफआर (रिपोर्ट के) अध्याय 3: "यातायात विश्लेषण और पूर्वानुमान" के अंतर्गत सारणी 3.5. में दिए गए हैं। तथापि, प्रस्तावित सुविधा का तकनीकी डिजाइन 100 टन (क्षमता की) एचएमसी की इजाजत देता है।
	(vi). पुष्टि करें कि क्वे क्षमता परिकलन में विचार की गई क्षमता वाली एचएमसी को छोड़कर उच्चतर क्षमता वाली एचएमसी को तैनात करने के लिए, प्रस्तावित सुविधा के प्रचालक को अनुमति नहीं दी जाएगी।	चूँकि अपफ्रंट प्रशुल्क मानदंडीय पद्धति पर आधारित है, टीएमपी द्वारा प्रदत्त प्रदर्शन मानदंडों के अनुरूप, उचित उपस्कर तैनात करने के लिए प्रचालक को अनुमति दी जा सकती है।
	(vii). 280 मीटर लंबाई वाले डब्ल्यूक्यू-7 बर्थ पर प्रहस्तित बहुउद्देशीय कार्गो के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित दिनांक 29 जून 2011 के प्रशुल्क आदेश सं. टीएमपी/16/2011-वीपीटी में वीपीटी ने 60 टन क्षमता वाली 2 एचएमसी तैनात करने के लिए विचार किया था। अब, 560 मीटर बर्थ लंबाई के संदर्भित प्रस्ताव में, वीपीटी 60 टन वाली 2 एचएमसी ही तैनात करने के प्रस्ताव पर विचार कर रहा है। इस पर विचार करते हुए कि संदर्भित प्रस्ताव में बर्थ लंबाई दोगुना है, वीपीटी से अनुरोध किया जाता है कि यदि बर्थ का तकनीकी डिजाइन 100 एचएमसी तैनात करने की अनुमति नहीं देता है तो प्रस्तावित सुविधा पर 60 टन वाली 4 एचएमसी की तैनाती पर विचार करें। तदनुसार, 60 टन की 4 एचएमसी की तैनाती से बढ़ने वाली प्रहस्तन दर के आधार पर प्रस्तावित सुविधा की इष्टतम क्षमता संशोधित करें।	बहुउद्देशीय बर्थ पर प्रदत्त सेवाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु टीएमपी के मानदण्ड, 20 टन क्षमता वाली 3 लेवल लफिंग क्रेन प्रति बर्थ तैनात करने के लिए परिकल्पित करते हैं।  60 टन क्षमता वाला एक एचएमसी की क्षमता 20-20 टन क्षमता वाली 3 लेवल लफिंग क्रेन की सकल क्षमता के बराबर होती है।  यातायात की संभावना और पोत-तैनात पैटर्न पर गौर करते हुए, 560 मीटरों की कुल बर्थ लंबाई के लिए 60 टन क्षमता वाली 2 एचएमसी पर विचार किया गया है।
III	पूँजीगत लागत अनुमानन:	
(i).	सिविल लागत:	
	वीपीटी का प्रस्ताव बताता है कि लागत अनुमान नवीनतम संशोधनों को लागू करते हुए जून 2008 से प्रभाव दरों की सूची के मुताबिक तैयार किये गए दर विश्लेषण के आधार पर अगस्त 2012 में प्रचलित दरों के अनुरूप तैयार किया गया है। इसके आगे, सिविल कार्यों के संदर्भ में जहाँ दर लागू नहीं होंगे, वहाँ बताया गया है कि वीपीटी ने प्रचलित बाजार दर / मर्च की बोली पर विचार किया है। इस संबंध में, वीपीटी से निम्नलिखित स्पष्ट / प्रस्तुत करने के लिए अनुरोध किया जाता है:	(क), (ख) और (ग) पर दी गई टिप्पणियों को संबोधित करते हुए, लागत अनुमानों के लिए (निम्नानुसार) आधार प्रस्तुत किया गया है:  वीपीटी के विचाराधीन स्थान के लिए आईआईटी- चेन्नै द्वारा सुझाए गए तकनीकी रूपसे व्यवहार्य विकल्पों को ध्यान में रखते हुए, सिविल लागत को संशोधित कर लिया गया है।  नवीनतम बजेटरी प्रस्ताव को ध्यान में रखते हुए और अन्य महापत्तनों द्वारा विचार किए गए सदृश्य उपस्कर के लिए टीएमपी द्वारा अनुमोदित लागत में वृद्धि करते हुए यांत्रिक और विद्युत घटकों की लागत को संशोधित किया गया है।
	(क). बर्थिंग गतिविधि से जुड़ी सिविल लागत और पूँजीगत लागत की प्रत्येक मद के लिए विचार की गई दरों को स्पष्ट प्रदर्शित करते हुए, नवीनतम दरों की सूची प्रस्तुत करें।	
	(ख). प्रचलित बाजार दरों अथवा बोलियों (कोटेशन) के समर्थन में, जिसके आधार पर वीपीटी ने बर्थिंग गतिविधि से जुड़ी सिविल-कार्य-लागत और पूँजीगत-लागत का अनुमानन किया है, दस्तावेजीय साक्ष्य प्रस्तुत करें।	

	(ग). कथित सुविधा पर आरंभ किए जाने के लिए प्रस्तावित सिविल कार्य के लिए विचार की गई इकाई दर के साथ साथ आरंभ किये जाने के लिए प्रस्तावित कार्य की मात्रा का विवरण देते हुए, विचार किए गए सिविल कार्य के लिए विस्तृत लागत अनुमान प्रस्तुत करें।	
	(घ). बर्थिंग गतिविधि के साथ साथ सिविल निर्माण लागत के प्रत्येक घटक के लिए, वीपीटी ने आकस्मिकताएं (3%), पीएस प्रभार (7%) और डब्ल्यूसीटी (2.8%) की लागत का भी अनुमान लगाया है। कृपया कथित प्रभारों की प्रकृति का विवरण दें। साथ में, कथित व्यय के लिए विचार किये गये प्रतिशत को उचित साबित करें।	सभी व्ययों के लिए प्रावधान के साथ-साथ जिनका पूर्वानुमान लगाया जा सकता था और जो विस्तृत अनुमान में शामिल किए जा सकते थे लागत अनुमान पर 3% का प्रावधान भी जोड़ना चाहिए ताकि सीपीडीब्ल्यूडी के मानदण्डों के मुताबिक अनपेक्षित आकस्मिकताओं भी शामिल किया जा सके। 7% का व्यौरा: पर्यवेक्षण प्रभारों के लिए प्रावधान: 5% प्रारंभिक अनुमान तैयार करने के लिए 1% % विस्तृत ढांचागत ड्राइंग्स के आधार पर विस्तृत अनुमान तैयार करने हेतु 1% % ढांचागत डिजाइनों और ड्राइंग्स के लिए 1% डब्ल्यूसीटी का 2.8% आ.प्र. सरकार के निदेशानुसार है अर्थात् मूल्य के 70% का 4% जो 2.8% परिकलित होता है।
	(ङ). वीपीटी ने 2010 की दरों के आधार पर ₹ 300 प्रति घन मी. की निकर्षण लागत पर विचार किया है। इस संबंध में प्रचलित दरों को प्रदर्शित करने के लिए निकर्षण लागत को अद्यतन किया जाए। निकर्षित की जाने वाले तलछट की मात्रा भी प्रस्तुत करें।	₹ 300/- प्रति घनमी की निकर्षण लागत नवीनतम प्रचलित निविदाओं के अनुसार है।
(ii).	उपस्कर लागत:	
	(क). बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए अपक्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शी फोर्क लिफ्ट, पे लोडर्स जैसे उपस्कर की तैनाती हेतु, जिन पर वीपीटी द्वारा पूंजीगत लागत अनुमानन में विचार नहीं किया गया है, अनुबंध करते हैं। वीपीटी ने मोबाइल हॉपर्स, कन्वेयर सिस्टम, स्टेकर, डंपर्स की तैनाती पर विचार किया है, जो उपस्कर की मानदंडीय सूची में शामिल नहीं है। मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदण्ड से प्रस्तावित विचलन के लिए कारण बताइए, साथ ही मार्गदर्शियों में अनुसूचित नहीं की गई और वीपीटी द्वारा विचार की गई प्रत्येक उपस्कर मद के लिए औचित्य प्रस्तुत करें।	प्रकल्पित कार्गो के प्रहस्तन और भंडारण की अनुरूपता पर ध्यान देते हुए उपस्कर प्रस्तावित किया गया है। योजनानुसार मैग्नीज अयस्क, बॉक्साइट, जिप्सम और चूना पत्थर जैसे आयात बल्क कार्गो मोबाइल हार्बर क्रेन के जरिए मोबाइल हॉपर्स पर उतारे जाएंगे। लगभग 2-2 किमी लंबाई वाली दो ओवरहेड समान्तर कन्वेयर पट्टियाँ कार्गो का परिवहन, बर्थ स्थित हॉपर्स से भंडारण क्षेत्र तक कार्गो विश्वसनीयरूपसे करेगी। इनके एक सिरे पर स्टेक पाइलिंग के लिए स्टेकर रहेगा और पूर्वनिर्धारित क्षेत्र के दूसरे सिरे पर ढलान पर कार्गो उतरने पर पे लोडर्स द्वारा समेट लिया जाएगा। बी.एफ.स्लॉग, लाइमनाइट सैंड और अयस्क (लोह अयस्क छोड़कर) जैसे निर्यात बल्क कार्गो भंडारण क्षेत्र से बर्थ तक डंपर्स के जरिए ले जाए जाने के लिए योजना बनाई गई है।
	(ख). तैनात प्रत्येक प्रकार के उपस्कर की तैनाती की संख्या का औचित्य बताएं।	
	(ग). वीपीटी से अनुरोध किया जाता है कि एचएमसी की संख्या में बदलाव के आधार पर, जैसाकि इसके पहले कहा गया है, मोबाइल हापर्स, कन्वेयर सिस्टम, स्टेकर, डंपर्स इत्यादि सभी अन्य उपस्करों की आवश्यकता की समीक्षा करें।	बर्थ पर पहले से भंडारण किया गया कार्गो हार्बर मोबाइल क्रेन के जरिये पोत हैचेस पर चढ़ाया जाएगा। प्रचालन के लचीलेपन नम्यता हेतु प्रत्येक बर्थ पर, टीएएमपी मॉडल के अनुसार, 20-20 टन की तीन इलेक्ट्रिक लेवल लॉफिंग क्रेनों के स्थान पर 60 टन क्षमता वाली दो हार्बर मोबाइल क्रेनों पर विचार किया गया है। कार्गो प्रहस्तन गतिविधि को जारी रखने के लिए लगभग 2 किमी लंबाई वाले 2 ओवरहेड कन्वेयर स्ट्रीम के अतिरिक्त तीन मोबाइल हॉपर्स, 10 टन क्षमता वाले 8 पे लोडर और 20 टन क्षमता वाले 10 डंपर और 1200 टीपीएच (क्षमता) के एक स्टेकर पर विचार किया गया है। 10 टन क्षमता वाले पे लोडर्स पर कार्गो

		<p>प्रहस्तन के लिए और जरूरत के मुताबिक रेलवे वेगन भरने हेतु, विचार किया गया है।</p> <p>क्योंकि प्रस्तावित सुविधा के कार्गो संयोजन में कोई सामान्य कार्गो / ब्रेक बल्क कार्गो नहीं है फोर्क लिफ्ट ट्रक्स की व्यवस्था नहीं की गई थी।</p>
	(घ). प्रस्ताव बताता है कि उपस्कर के मामले में दरें आरआईटीईएस / कंपनियों से प्राप्त बजेटरी प्रस्तावों पर आधारित है। तथापि, वीपीटी ने, उपस्कर लागत अनुमान हेतु जिन बजेटरी प्रस्तावों पर विश्वास किया है उन्हें प्रस्तुत नहीं किया है। वीपीटी से अनुरोध है की वह प्रत्येक किस्म के उपस्कर की लागत के समर्थन में बजेटरी प्रस्ताव प्रस्तुत करें।	<p>60 टन एचएमसी की लागत मेसर्स लिभर के बजेटरी प्रस्ताव पर आधारित है (जिसकी एक प्रति प्रस्तुत की गई है)।</p> <p>अन्य उपस्कर की लागत के संदर्भ में लागत में, विधिवत 6% वार्षिक वृद्धि प्रदान करते हुए लागत को मामला सं. टीएमपी/58/2008-वीपीटी दिनांक 27.11.2009 के जरिए अनुमोदित किया गया है। परिकलन प्रस्तुत किए गए हैं।</p>
	(ङ). प्रत्येक प्रकार के उपस्कर की बजेटरी प्रस्ताव में दर्शाई गई रकम से लागत प्राप्त करने के लिए वीपीटी द्वारा अपने परिकलन में विचार किया गया परिकलन प्रस्तुत करें।	
	(च). संभाव्यता रिपोर्ट के अनुसार, बीओटी प्रचालक को विद्युत-शक्ति प्राप्त करने के लिए सब-स्टेशन निर्माण करना आवश्यक है। कृपया पुष्टि करें कि इस संबंध में अनुमानित लागत पर विचार किया गया है।	<p>सब-स्टेशन और संबंधित विद्युत उपकरणों के साथ साथ विद्युत कार्यों की अनुमानित लागत संशोधित किया गया है।</p>
<b>IV</b>	<b>प्रचालन लागत:</b>	
(i).	<b>विद्युत लागत:</b>	
	(क). बल्क लीक्विड टर्मिनल की अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शियों के विपरीत बहुउद्देशीय बर्थ की अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शी, प्रकाश व्यवस्था हेतु विद्युत लागत परिकलन के लिए मानदण्ड प्रदान नहीं करते हैं। इस संबंध में, 2.4. लाख यूनिट्स प्रतिवर्ष प्रति हेक्टेयर की विद्युत खपत पर विचार करने के आधार का औचित्य, परिकलनों के साथ, प्रस्तुत करें। इस संदर्भ में, पिछले तीन वर्षों की वास्तविक विद्युत खपत भी प्रस्तुत करें।	<p>बहुउद्देशीय बर्थ के संबंध में विद्युत लागत परिकलन हेतु मानदण्ड के अभाव में बल्क लीक्विड टर्मिनल के लिये प्रदत्त 2.4. लाख यूनिट्स प्रतिवर्ष प्रति हेक्टेयर के मानदण्ड पर विचार किया गया है; जिसमें से बड़ी खपत प्रकाश (व्यवस्था) के लिए है।</p> <p>तथापि, स्टेकर सहित कन्वेयर सिस्टम की विद्युत लागत पर अलग से विचार किया गया है।</p> <p>इस समय पत्तन में प्रस्तावित सुविधा के समान कोई अन्य सुविधा मौजूद नहीं है। इसलिए, पिछले 3 वर्षों की वास्तविक विद्युत खपत प्रस्तुत करना व्यावहारिक नहीं है।</p>
	(ख). कुल निर्धारित क्षमता के लगभग 72% के लिए विद्युत लागत का परिकलन करने का कारण बताइए।	<p>स्टेकर के साथ ओवरहेड कनवेयर्स की 2 विद्युत-शक्ति पर चलती है। 47.75 लाख टन की क्वे क्षमता में से 34.31 लाख टन का प्रस्तावित आयात यातायात 72% होता है।</p>
	(ग). इस संबंध में, पिछले तीन वर्षों के वास्तविकों के साथ, 0.6 यूनिट्स प्रति टन की विद्युत खपत उचित साबित करें।	<p>वीपीटी के मौजूदा यांत्रिक अयस्क प्रहस्तन संकुल पर, स्टेकर सहित लौह अयस्क प्राप्तकर्ता प्रणाली की वास्तविक विद्युत खपत के आधार पर 0.6 किलोवाट प्रति टन की विशिष्ट विद्युत खपत परिकलित की गई है।</p>
	(घ). वीपीटी द्वारा, ₹ 8.84 प्रति यूनिट की विद्युत लागत प्राप्त करने के लिए प्रस्तुत परिकलनों से देखा गया है कि इस संबंध में दर निर्धारण वीपीटी के वास्तविक व्यय के बजाए प्रस्तावित सुविधा हेतु प्रासंगिक परिमाणों के आधार पर, किया गया है। ₹ 8.84 प्रति यूनिट पर विचार की गई विद्युत दर का औचित्य नवीन दस्तावेजीय साक्ष्य के साथ प्रस्तुत करें।	<p>₹. 8.84 प्रति यूनिट की विद्युत लागत प्रस्तावित सुविधाओं के लिये प्रासंगिक परिमाणों के आधार पर परिकलित है जिसमें वर्ष 2012-13 के लिये ईस्टर्न पावर डिस्ट्रीब्यूशन कंपनी ऑफ आंध्र प्रदेश लिमि. के खुदरा आपूर्ति प्रशुल्क अनुसूची में अनुबंधित प्रचलित यूनिट दर और अधिकतम मांग प्रभार भी शामिल है।</p> <p>दस्तावेजीय साक्ष्य के साथ साथ यूनिट दर का परिकलन, जैसाकि ऊपर दिया गया है, पहले ही प्रस्तुत किया गया है।</p>

(ii).	ईंधन लागत:																					
	(क). ईंधन लागत का परिकलन करते समय एचएमसी के मामले में 12462 प्रचालन घंटे, पे लोडर के संबंध में 4000 प्रचालन घंटे और डंपर के संबंध में 41,940 प्रचालन घंटों पर विचार किए जाने का आधार परिकलनों के साथ प्रस्तुत करें।	<p>एचएमसी सभी आयात निर्यात कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित किए गए है। विभिन्न कार्गो हेतु अपनाए गए दैनिक बर्थ आउटपुट के अनुसार, एचएमसी के कुल 12,462 प्रचालन घंटे आवश्यक है, जिसका ब्योरा पहले ही बर्थ किराया परिकलन के अंतर्गत दिया गया है। 20 टन डंपरों के मामले में 41940 प्रचालन घंटों का आधार नीचे दिया गया है:</p> <table><tr><td>लोड प्रति चक्र (साइकल)</td><td>16 टन</td></tr><tr><td>चक्र समय</td><td>30 मिनिट्स</td></tr><tr><td>कामकाजी घंटों की संख्या प्रतिदिन</td><td>18 घंटे</td></tr><tr><td>चक्रों की संख्या प्रति डंपर प्रतिघंटा</td><td>18 x 2 = 36 चक्र</td></tr><tr><td>टनेज प्रति डंपर प्रति दिन</td><td>36 x 16 = 576 टन</td></tr><tr><td>10 डंपरों का टनेज प्रति दिन</td><td>5760 टन</td></tr><tr><td>निर्यात कार्गो</td><td>1344452 टन</td></tr><tr><td>आवश्यक दिन</td><td>1344452 / 5760 = 233.41 दिन</td></tr><tr><td>10 डंपरों को 18 घंटे प्रति दिन के प्रचालन के लिए आवश्यक घंटों की संख्या</td><td>233 x 18 x 10 = 41940 घंटे</td></tr><tr><td>कुल डंपर घंटे</td><td>41940 घंटे</td></tr></table> <p>पे लोडरों के मामले में, टीएमपी के मार्गदर्शियों पर विचार किया गया है।</p>	लोड प्रति चक्र (साइकल)	16 टन	चक्र समय	30 मिनिट्स	कामकाजी घंटों की संख्या प्रतिदिन	18 घंटे	चक्रों की संख्या प्रति डंपर प्रतिघंटा	18 x 2 = 36 चक्र	टनेज प्रति डंपर प्रति दिन	36 x 16 = 576 टन	10 डंपरों का टनेज प्रति दिन	5760 टन	निर्यात कार्गो	1344452 टन	आवश्यक दिन	1344452 / 5760 = 233.41 दिन	10 डंपरों को 18 घंटे प्रति दिन के प्रचालन के लिए आवश्यक घंटों की संख्या	233 x 18 x 10 = 41940 घंटे	कुल डंपर घंटे	41940 घंटे
लोड प्रति चक्र (साइकल)	16 टन																					
चक्र समय	30 मिनिट्स																					
कामकाजी घंटों की संख्या प्रतिदिन	18 घंटे																					
चक्रों की संख्या प्रति डंपर प्रतिघंटा	18 x 2 = 36 चक्र																					
टनेज प्रति डंपर प्रति दिन	36 x 16 = 576 टन																					
10 डंपरों का टनेज प्रति दिन	5760 टन																					
निर्यात कार्गो	1344452 टन																					
आवश्यक दिन	1344452 / 5760 = 233.41 दिन																					
10 डंपरों को 18 घंटे प्रति दिन के प्रचालन के लिए आवश्यक घंटों की संख्या	233 x 18 x 10 = 41940 घंटे																					
कुल डंपर घंटे	41940 घंटे																					
	(ख). 1 एचएमसी के मामले में 33.33 लिटर की और 1 डंपर के मामले में 4 लिटर की ईंधन खपत पर विचार करने का आधार परिकलनों के साथ बताए। इस संदर्भ में, कथित उपस्कर के लिए विचार की गई ईंधन खपत के समर्थन में दस्तावेजीय साक्ष्य भी प्रस्तुत करें।	टीएमपी ने मामला सं. टीएमपी/16/2011-वीपीटी दिनांक 29.06.2011 के जरिए प्रति 60 टन एचएमसी के लिए 33.33 लिटर प्रतिघंटा पर विचार किया है और उसे ही अपनाया गया है। डंपर के बारे में, मामला सं. टीएमपी/57/2011-केओपीटी दिनांक 18.06.2012 के टीएमपी के आदेशानुसार 4 लिटर प्रतिघंटा की ईंधन खपत पर विचार किया गया है।																				
V	कार्गो प्रहस्तन प्रभार परिकलन:																					
(i).	वीपीटी द्वारा प्रस्तुत परिकलन से देखा गया है कि बी.एफ. स्लॉग, अयस्क और लाइमनाइट सैंड जैसे निर्यात कार्गो की प्रतिटन प्रहस्तन दर प्राप्त करते समय कन्वेयर प्रचालन से जुड़ी लागत को सभवतः इस कारण छोड़ दिया गया है कि कथित कार्गो का प्रहस्तन परंपरागत पद्धति द्वारा किया जाएगा और उपरोक्त कार्गो के प्रहस्तन के लिए कन्वेयर सिस्टम का उपयोग नहीं किया जाएगा। यदि ऐसा ही मामला है तो, उपरोक्त कार्गो की प्रतिटन प्रहस्तन दर निर्धारण में (परिसंपत्तियों के कुल सकल खण्ड का भाग बनी) कन्वेयर प्रणाली पर 16% का प्रतिलाभ भी छोड़ देना चाहिए।	बीएफ स्लॉग, अयस्क (लौह अयस्क और गुटिकाओं को छोड़कर) और लाइमनाइट सैंड जैसे निर्यात कार्गो की प्रहस्तन दर, भंडारण प्रभार और विविध प्रभार संशोधित किए गए है और संशोधित अपक्रंत परिकलनों में प्रस्तुत किये गये है।																				
(ii).	इसके अलावा, कन्वेयर प्रचालन की लागत और कन्वेयर की लागत पर प्रतिलाभ के घटक को कुल राजस्व आवश्यकता से निकाल देना और उसे मैग्नीज़ अयस्क, बॉक्साइट, जिप्सम, चूना पत्थर जैसे आयात कार्गो के जरिए उत्पन्न की जाने वाली राजस्व आवश्यकता वाले अंश में जोड़ना उचित होगा। परिणामस्वरूप, वाहक से जुड़ी लागत बी.एफ. स्लॉग, अयस्क और लाइमनाइट सैंड के भंडारण प्रभारों और विविध प्रभारों में शामिल नहीं होगी। अतएव, कृपया इस संबंध में संशोधित परिकलन प्रस्तुत करें।																					

(iii).	बॉक्साइट के अलावा संपूर्ण कार्गो विवरण को विदेशी (कार्गो) के रूप में माने जाने का आधार प्रस्तुत करें। बॉक्साइट कार्गो पर केवल तटीय कार्गो के रूप में विचार किए जाने का आधार प्रस्तुत करें। पत्तन अथवा टर्मिनल प्रचालक विजाग सी पोर्ट्स प्राइवेट लिमिटेड (वीएसपीएल) द्वारा पिछले तीन वर्षों के दौरान सदृश्य कार्गो वर्ग में प्रहस्तित विदेशी कार्गो और तटीय कार्गो की समान श्रेणी का अनुपात भी, प्रत्येक वर्ष के लिए अलग-अलग, प्रस्तुत करें।	सुविधा पर प्रहस्तित करने के लिए प्रस्तावित कार्गो के संदर्भ से वर्ष 2011-12 के दौरान पत्तन पर (वीएसपीएल समेत) विदेशी / तटीय कार्गो का वितरण, नीचे दिया गया है: (लाख टन)																																																																																									
		<table><tr><th rowspan="2">कार्गो</th><th colspan="3">2011-12</th><th colspan="3">2010-11</th><th colspan="3">2009-10</th></tr><tr><th>विदेशी</th><th>तटीय</th><th>कुल</th><th>विदेशी</th><th>तटीय</th><th>कुल</th><th>विदेशी</th><th>तटीय</th><th>कुल</th></tr><tr><td>आयात मैन्गनीज अयस्क</td><td>6.75</td><td>--</td><td>6.75</td><td>7.69</td><td>0.33</td><td>8.01</td><td>2.36</td><td>--</td><td>2.36</td></tr><tr><td>आयात बॉक्साइट</td><td>--</td><td>7.91</td><td>7.91</td><td>--</td><td>3.23</td><td>3.23</td><td>--</td><td>6.84</td><td>6.84</td></tr><tr><td>आयात जिप्सम</td><td>11.92</td><td>--</td><td>11.92</td><td>10.98</td><td>--</td><td>10.98</td><td>10.90</td><td>--</td><td>10.90</td></tr><tr><td>आयात चूना पत्थर</td><td>2.89</td><td>--</td><td>2.89</td><td>4.75</td><td>0.19</td><td>4.94</td><td>4.12</td><td>--</td><td>4.12</td></tr><tr><td>निर्यात बीएफ स्लैंग</td><td>0.54</td><td>--</td><td>0.54</td><td>--</td><td>--</td><td>--</td><td>2.95</td><td>--</td><td>2.95</td></tr><tr><td>निर्यात लाइमनाइट सैंड</td><td>3.16</td><td>--</td><td>3.16</td><td>2.88</td><td>--</td><td>2.88</td><td>1.15</td><td>--</td><td>1.15</td></tr><tr><td>निर्यात अयस्क</td><td>1.16</td><td>0.05</td><td>1.21</td><td>1.44</td><td>--</td><td>1.44</td><td>1.41</td><td>--</td><td>1.41</td></tr></table>	कार्गो	2011-12			2010-11			2009-10			विदेशी	तटीय	कुल	विदेशी	तटीय	कुल	विदेशी	तटीय	कुल	आयात मैन्गनीज अयस्क	6.75	--	6.75	7.69	0.33	8.01	2.36	--	2.36	आयात बॉक्साइट	--	7.91	7.91	--	3.23	3.23	--	6.84	6.84	आयात जिप्सम	11.92	--	11.92	10.98	--	10.98	10.90	--	10.90	आयात चूना पत्थर	2.89	--	2.89	4.75	0.19	4.94	4.12	--	4.12	निर्यात बीएफ स्लैंग	0.54	--	0.54	--	--	--	2.95	--	2.95	निर्यात लाइमनाइट सैंड	3.16	--	3.16	2.88	--	2.88	1.15	--	1.15	निर्यात अयस्क	1.16	0.05	1.21	1.44	--	1.44	1.41	--	1.41
कार्गो	2011-12			2010-11			2009-10																																																																																				
	विदेशी	तटीय	कुल	विदेशी	तटीय	कुल	विदेशी	तटीय	कुल																																																																																		
आयात मैन्गनीज अयस्क	6.75	--	6.75	7.69	0.33	8.01	2.36	--	2.36																																																																																		
आयात बॉक्साइट	--	7.91	7.91	--	3.23	3.23	--	6.84	6.84																																																																																		
आयात जिप्सम	11.92	--	11.92	10.98	--	10.98	10.90	--	10.90																																																																																		
आयात चूना पत्थर	2.89	--	2.89	4.75	0.19	4.94	4.12	--	4.12																																																																																		
निर्यात बीएफ स्लैंग	0.54	--	0.54	--	--	--	2.95	--	2.95																																																																																		
निर्यात लाइमनाइट सैंड	3.16	--	3.16	2.88	--	2.88	1.15	--	1.15																																																																																		
निर्यात अयस्क	1.16	0.05	1.21	1.44	--	1.44	1.41	--	1.41																																																																																		
		उपरोक्त से देखा जा सकता है कि संपूर्ण बॉक्साइट कार्गो तटीय है। यह कार्गो गुजरात स्थित एल्युमिना उद्योगों के लिए है।																																																																																									
VI	भंडारण प्रभार परिकलन:																																																																																										
(i).	पत्तन में कथित सुविधा पर अथवा वीएसपीएल पर प्रहस्तित करने के लिए प्रस्तावित सभी कार्गो के पिछले तीन वर्षों के वास्तविक औसत विश्राम (पड़ाव) समय प्रत्येक वर्ष के लिए अलग अलग प्रस्तुत करें।	यह देखा गया है कि परिकल्पित आयात कार्गो का औसत विश्राम समय लगभग 30 दिन और निर्यात कार्गो के मामले में 40 दिन है। इसलिए, देखे गए मूल्यों पर विचार किया गया है।																																																																																									
(ii).	प्रस्तावित सुविधा पर कुल इष्टतम क्षमता के 16% पर ही भंडारण प्रभार लगेगा, यह मानने का आधार प्रस्तुत करें।	प्रस्तावित सुविधा पर कुल इष्टतम क्षमता के 16% पर भंडारण प्रभार लागाने का आधार, भंडारण परिकलनों के साथ प्रस्तुत है।																																																																																									
(iii).	खराब मौसम का कारण बताते हुए 15 दिन छोड़कर, (केवल) 350 कामकाजी दिनों के लिए ही भंडारण प्रभार परिकलन करने के आधार का औचित्य इस संबंध में वीपीटी में प्रकट होने वाली वास्तविक स्थिति के साथ, बताएं।	वर्ष 2011-12 के दौरान, लगभग 14 दिनों तक औसतन 1.5. सेंटीमीटर से अधिक बारिश दर्ज की गई थी। माना जाता है कि 1.5. सेंटीमीटर से अधिक बारिश कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों के लिए अनुकूल नहीं होती है। इसलिए भंडारण/सुपुर्दगी प्रचालनों के लिए 350 कामकाजी दिनों पर विचार किया गया है।																																																																																									
(iv).	मार्गदर्शियों में निःशुल्क दिन आयात कार्गो के लिए 5 दिन और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिन दिये हैं। इस स्थिति के विरुद्ध, पत्तन ने आयात कार्गो के लिए 10 दिन और निर्यात कार्गो के लिए 20 दिन की निःशुल्क अवधि प्रस्तावित की है। मार्गदर्शियों से विचलन के लिए विशिष्ट कारण दिये जाएं।	बहुत सारे छोटे व्यापारी, परिमाण से जुड़ा लाभ उठाने के लिए और पोत प्रचालन लक्षण पर ध्यान देते हुए, अपने छोटे छोटे आयात / निर्यात परिमाण को इकट्ठा करते हैं। तदनुसार, विश्राम समय पर ध्यान देते हुए, निःशुल्क अवधि पर विचार किया गया है।																																																																																									
VII	भंडारण प्रभार परिकलन:																																																																																										
	वीपीटी से, परिकलनों के साथ यह भी साबित करने के लिए अनुरोध किया जाता है कि, प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क के साथ प्रचालक, प्रहस्तन, भंडारण, और विविध गतिविधियों के लिए कुल राजस्व आवश्यकता पूरी करने की स्थिति में होगा।	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि (प्रहस्तन, भंडारण और विविध प्रभार सहित) और बर्थ किराया हेतु राजस्व आवश्यकता की गिनती, लागतों को प्रहस्तन गतिविधि और बर्थिंग गतिविधियों के बीच विधिवत अलग अलग प्रभाजित करते हुए और 16% आरओसीई प्रदान करते हुए, की गई है। विभिन्न कार्गो हेतु कार्गो प्रहस्तन और बर्थ किराया दरें, कुल (कार्गो) में उनकी हिस्सेदारी के अनुपात में परिकलित की गई है। इसलिए, प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क के साथ कुल राजस्व आवश्यकता प्राप्त करना समतुल्य है। इस प्रकार, प्रचालक विभिन्न सेवाओं के लिए कुल राजस्व आवश्यकता हासिल करने की स्थिति में होगा।																																																																																									

VIII	दर मान:	
	जब वीपीटी द्वारा सुविधा पर प्रहस्तित किए जाने वाले संपूर्ण कार्गो प्रोफाइल को, बॉक्साइट छोड़कर, विदेशी कार्गो के रूप में परिकल्पित किया गया है, तो विदेशी कार्गो के लिए तटीय दर निर्धारित करने का कारण प्रस्तुत करें। इसीप्रकार, जब बॉक्साइट कार्गो का स्वभाव तटीय के रूप में परिकल्पित किया गया है, तो बॉक्साइट के लिए विदेशी दर प्रस्तावित करने का कारण प्रस्तुत करें।	सरकारी नीति के अनुसार, तटीय कार्गो की प्रहस्तन दर, समुद्र पार (ओवरसीज) कार्गो की प्रहस्तन दर का 60% तक गिनना चाहिए। तदनुसार, समुद्रपारीय (ओवरसीज) और तटीय जैसे दो संवर्गों के अंतर्गत प्रहस्तन दर का परिकलन करते हुए, तटीय कार्गो हेतु प्रदत्त रियायत, समुद्रपारीय (ओवरसीज) कार्गो संघटक पर डाल दी गई है। इस प्रकार, विभिन्न कार्गो के लिए द्वाे क्षमता के अनुपात में गिनी गई राजस्व आवश्यकता, समुद्र पारीय (ओवरसीज) और तटीय अवयवों के बीच बांट दी गई है। संदर्भित मामले में, संपूर्ण बॉक्साइट कार्गो की हलचल तटीय है। इसलिए, तटीय कार्गो हेतु प्रदत्त रियायत समुद्रपारीय (ओवरसीज) कार्गो अवयव पर डालते हुए, कुल राजस्व आवश्यकता पूरी करने का अवसर ही (उपलब्ध) नहीं है। बॉक्साइट हेतु प्रदत्त रियायत दूसरे कार्गो पर डालना भी बुद्धिमानी नहीं होगी।

7.1. दिनांक 4 दिसंबर 2012 के अपने पत्र के जरिए प्रश्नों के जवाब देते हुए, वीपीटी ने अपना प्रस्ताव भी संशोधित कर दिया है। दिनांक 20 अक्तूबर 2012 के प्रारंभिक प्रस्ताव और दिनांक 4 दिसंबर 2012 के संशोधित प्रस्ताव की एक तुलनात्मक स्थिति नीचे संक्षेप में दी गई है:

- (i). प्रस्तावित डब्ल्यूक्यू-7 और डब्ल्यूक्यू-8 स्थित टर्मिनल की क्षमता 47,75,121 टन अथवा 47.8 लाख टन प्रतिवर्ष पर कायम रखी गई है।
- (ii). पूंजीगत लागत:

(₹ लाख में)

क्र. सं.	कार्य की मद	अक्तूबर 2012 का आरंभिक प्रस्ताव	दिसंबर 2012 का संशोधित प्रस्ताव
	<b>प्रहस्तन गतिविधि</b>		
क	<b>सिविल कार्य</b>		
1	मौजूदा संरचनाओं (झांचों) को हटाना	113.58	113.58
2	जमीन को सख्त बनाने, जलनिकासी के साथ बैक-अप क्षेत्र विकसित करना	280.19	280.19
3	मैदान का सुधार	1245.25	1652.11
4	रेल्वे(सिविल, एस एवं टी और विद्युतिकरण - 3000 मीटर)	1147.23	
	रेल्वे (सिविल, प्रधान मार्ग (P. Way) एस एवं टी और विद्युतिकरण)		1393.11
5	कन्वेयर गैलरी	2993.26	2993.26
6	ट्रांसफर गृह	263.37	263.37
7	ड्राइव गृह	294.22	294.22
8	बर्थ के पीछे सख्त किया गया क्षेत्र (10000 वर्गमी) ₹ 2500/वर्गमी की दर से	283.24	283.24
9	क्षेत्र की प्रकाश व्यवस्था	132.07	132.07
10	भंडारण क्षेत्र में अंदरूनी सड़क	906.37	906.37
11	कम्पाउन्ड (हाता / घेरा) वॉल और हरित वृक्षारोपण	1536.32	1536.32
	उप जोड़ (1 से 11)	9195.10	9847.84
	दांचे हटाने को छोड़कर	9081.52	9734.26
ख	<b>यांत्रिक एवं विद्युत कार्य</b>		
1	60 टन (क्षमता) की 2 हार्बर मोबाइल क्रेन	4531.84	4117.62
2	3 मोबाइल हॉपर्स	237.92	229.32
3	कन्वेयर सिस्टम (प्रत्येक पट्टी 2 किमी लंबी: 2)	5664.79	5397.41

क्र. सं.	कार्य की मद	अक्तूबर 2012 का आरंभिक प्रस्ताव	दिसंबर 2012 का संशोधित प्रस्ताव
4	1200 टीपीएच का 1 स्टेकर	2039.33	2446.04
5	10 टन के पे-लोडर्स 8	290.04	366.90
6	विद्युत कार्य	151.82	358.01
7	10 डंपर्स	283.24	283.24
	उप जोड़ (1 से 7)	13198.98	13198.54
	कुल (क + ख)	22394.08	23046.38
ग	टीएएमपी के अनुसार क + ख पर 5% की विविध लागत	1119.70	1152.32
	प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल लागत (क+ख+ग)	23513.78	24198.69
	(दांचा हटाने की लागत छोड़कर)	23400.20	24085.11
घ	बर्थ कियाया गतिविधि		
1	बर्थ का निर्माण	11341.18	10386.50
2	बर्थ फिक्सचर्स	372.45	372.45
3	निकर्षण लागत	2371.42	2641.57
	उप जोड़ (1 से 3)	14085.05	13400.52
	कुल पूंजीगत लागत (क+ख+ग+घ)	37598.83	37599.21

(iii). प्रचालन लागत:

(₹ लाख में)

क्र. सं.	विवरण	अक्तूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	दिसंबर 2012 का संशोधित प्रस्ताव
क	प्रहस्तन गतिविधि		
1	विद्युत (2.4 लाख यूनिट्स/ हेक्टेयर* 19.64 हेक्टेयर * ₹8.84 प्रति यूनिट)	416.68	416.68
	स्टेकर सहित कन्वेयर सिस्टम (34.31 एलटी* 0.6 यूनिट्स * ₹8.84 पैसे)*	181.98	181.98
	कुल विद्युत लागत	598.66	598.66
2	ईंधन लागत		
	हार्बर मोबाइल क्रेन: 2 (12462 घंटे x 33.33 लिटर x ₹50.39 पैसे)	209.30	209.30
	10टन पे लोडर्स: 8 (4000 घंटे x 12 लिटर x ₹50.39 पैसे x 8)	193.50	193.50
	डंपर्स: 10 (41940 घंटे x 4 लिटर x ₹50.39 पैसे x 10)	84.53	84.53
	कुल ईंधन लागत	487.33	487.33
3	मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत		
	(क) सिविल परिसंपत्ति का 1%	90.82	97.34
	(ख) यांत्रिक एवं विद्युत कार्य का 5%	659.95	659.95
	कुल मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत	750.76	757.29
4	बीमा सकल अचल परिसंपत्ति का 1%	234.00	240.85
5	मूल्यहास		
	(क) सिविल परिसंपत्ति (सिविल कार्य का 3.34%)	303.32	325.12
	(ख) यांत्रिक और विद्युत कार्य (यांत्रिक और विद्युत कार्य का 10.34%)	1364.77	1364.77
	कुल मूल्य हास	1668.09	1689.89
6	लाइसेंस शुल्क (भूमि किराया)	224.60	224.60



क्र. सं.	विवरण	अक्तूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	दिसंबर 2012 का संशोधित प्रस्ताव
7	अन्य व्यय (सकल अचल परिसंपत्ति का 5%)	1170.01	1204.26
	प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल प्रचालन लागत	5133.46	5202.88
ख.	बर्ध किराया गतिविधि		
1	सिविल परिसंपत्ति की मरम्मत एवं अनुरक्षण	140.85	134.01
2	बीमा	140.85	134.01
3	मूल्यहास	470.44	447.58
	बर्ध किराया गतिविधि के लिए कुल प्रचालन लागत	752.14	715.59
ग.	कुल प्रचालन लागत (क) + (ख)	5885.60	5918.47

(iv). वार्षिक राजस्व आवश्यकता

(₹ लाख में)

क्र. सं.	विवरण	अक्तूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव		दिसंबर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	
		प्रहस्तन गतिविधि	बर्ध किराया गतिविधि	प्रहस्तन गतिविधि	बर्ध किराया गतिविधि
1.	कुल वार्षिक प्रचालन लागत	5133.46	752.14	5202.88	715.59
2.	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	3744.03	2253.61	3853.62	2144.08
	वार्षिक राजस्व आवश्यकता	8877.49	3005.75	9056.50	2859.67

(v). वार्षिक राजस्व आवश्यकता का प्रभाजन:

(₹ लाख में)

प्रशुल्क समूह	आबंटित राजस्व का %	वार्षिक राजस्व आवश्यकता (रुपए)	
		अक्तूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	दिसंबर 2012 का संशोधित प्रस्ताव
प्रहस्तन प्रभार	90%	7989.74	8150.85
भंडारण प्रभार	5%	443.87	452.83
विविध प्रभार	5%	443.87	452.83
कुल	100%	8877.49	9056.50

7.2. उपरोक्त बदलावों के कारण, इसके पहले वीपीटी द्वारा प्रस्तावित अपक्रंट प्रशुल्क में भी बदलाव हुआ है। वीपीटी द्वारा अक्तूबर 2012 के अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में और दिसंबर 2012 के संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित अपक्रंट प्रशुल्क के संदर्भ में एक तुलनात्मक स्थिति नीचे दी गई है:

(i). बर्ध किराया:

(दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका अंश के लिए ₹ में)

वर्णन	अक्तूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव		दिसंबर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	
	विदेशी पोत	तटीय पोत	विदेशी पोत	तटीय पोत
आयात मैग्नीज़ अयस्क, बॉक्साइट, जिप्सम और चूना पत्थर और निर्यात बी.फ. स्लैंग, अयस्क (लोह अयस्क के अलावा) और लाइमनाइट सैंड वाहक पोत	1.098	0.659	1.044	0.627

786 GI/13-5

(ii). कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

(दर प्रति मीट्रिक टन ₹ में)

वस्तु	यूनिट	अक्तूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव		दिसंबर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	
		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
आयात मैन्गनीज़ अयस्क	प्रति मीट्रिक टन	168.81	101.29	198.52	119.11
आयात, बॉक्साइट	प्रति मीट्रिक टन	281.35	168.81	330.87	198.52
आयात जिप्सम	प्रति मीट्रिक टन	168.81	101.29	198.52	119.11
आयात चूना पत्थर	प्रति मीट्रिक टन	168.81	101.29	198.52	119.11
निर्यात बीएफ स्लैग	प्रति मीट्रिक टन	163.51	101.29	99.69	59.81
निर्यात अयस्क (लोह अयस्क के अलावा)	प्रति मीट्रिक टन	163.51	101.29	99.69	59.81
निर्यात लाइमनाइट सैंड	प्रति मीट्रिक टन	163.51	101.29	99.69	59.81

(iii). भंडारण प्रभार:

निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभार (प्रतिटन / प्रतिदिन)

विवरण	दर प्रतिटन प्रतिदिन अथवा उसके अंश के लिए ₹ में	
	अक्तूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	दिसंबर 2012 का संशोधित प्रस्ताव
आयात - निःशुल्क अवधि - 10 दिन		
निःशुल्क अवधि समाप्त होने के बाद पहले दस दिन	5.15	6.45
20वें दिन के बाद	7.72	9.68
निर्यात - निःशुल्क अवधि - 20 दिन		
निःशुल्क अवधि समाप्त होने के बाद पहले दस दिन	5.19	2.72
30वें दिन के बाद	7.79	4.08

(iv). विविध प्रभार:

अक्तूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव		दिसंबर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	
विवरण	दर प्रतिटन प्रतिदिन ₹ में	विवरण	दर प्रतिटन प्रति दिन ₹ में
आयात मैन्गनीज़ अयस्क, बॉक्साइट, जिप्सम और चूना पत्थर और निर्यात बी.फ. स्लैग, अयस्क (लोह अयस्क के अलावा) और लाइमनाइट सैंड वाहक पोत	9.30	आयात मैन्गनीज़ अयस्क, बॉक्साइट, जिप्सम और चूना पत्थर	11.03
		निर्यात बी.फ. स्लैग, अयस्क (लोह अयस्क के अलावा) और लाइमनाइट सैंड वाहक पोत	5.54

8. प्रस्तावित दरमान में बदलाव के कारण, दिनांक 4 दिसंबर 2012 का संशोधित प्रस्ताव, उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता संगठन और आरएफ़क्यू आवेदकों को, संशोधित प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणी की एक प्रति हमें भेजते हुए, 20 दिसंबर 2012 तक सीधा वीपीटी को भेजने के लिए सलाह देते हुए परिपत्रित किया गया था। वीपीटी से भी, उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता संगठन और आरएफ़क्यू आवेदकों की टिप्पणियों पर तुरंत जवाब देने के लिए अनुरोध किया गया था। हमें संशोधित प्रस्ताव पर उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता संगठन और आरएफ़क्यू आवेदकों से न तो कोई टिप्पणी ही प्राप्त नहीं हुई है और न ही वीपीटी से उस पर कोई जवाब ही मिला है।

9.1. संदर्भित प्रकरण में 18 दिसंबर 2012 को वीपीटी परिसर में एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। वीपीटी ने अपने प्रस्ताव पर एक पावर प्वाइंट प्रजेंटेशन दिया। संयुक्त सुनवाई में, वीपीटी और संबद्ध उपयोगकर्ताओं / संगठन निकायों, आरएफ़क्यू आवेदकों ने अपने अपने पक्ष रखे हैं।

9.2. जैसाकि संयुक्त सुनवाई में मानलिया गया था, हमारे पत्र दिनांक 26 दिसंबर 2012 के जरिए, वीपीटी को कुछ बिन्दुओं पर कार्रवाई करने के लिए / जानकारी प्रस्तुत करने के लिए सलाह दी गई थी। वीपीटी ने दिनांक 28 दिसंबर 2012 के अपने ई-मेल के जरिए जवाब दिया है। संयुक्त सुनवाई के दौरान हमारे द्वारा वीपीटी से मांगी गई जानकारी और उसपर वीपीटी का जवाब संक्षेप में नीचे तालिका में दिए गए है:

क्र.सं	हमारे द्वारा मांगी गई जानकारी	वीपीटी का जवाब
(i).	वीपीटी का प्रस्ताव, 560 मीटर बर्थ लंबाई के लिए, 60-60 टन क्षमता वाली दो हार्बर मोबाइल क्रेनों (एचएमसी) पर विचार करता है जबकि वीपीटी में इसके पहले 280 मीटर की छोटी बर्थ लंबाई के लिए 2 एचएमसी पर विचार किया गया था। वीपीटी ने संयुक्त सुनवाई में कहा था कि 60 टन प्रत्येक की क्षमता वाली 2 एचएमसी पर संभावित यातायात और पोत तैनाती प्रारूप पर गौर करते हुए विचार किया गया है। तथापि, पर्याप्त रूप से यह नहीं समझाया गया है कि संभावित यातायात और विशिष्ट रूपसे, पोत तैनाती प्रारूप 60-60 टन क्षमता वाली 4 एचएमसी की तैनाती हेतु किस प्रकार रुकावट डाल रहे हैं। जैसाकि संयुक्त सुनवाई में मानलिया गया था, वीपीटी से अनुरोध किया जाता है कि वह बताएं कि प्रस्तावित बर्थ की लंबाई 560 मीटर होने के बावजूद 60टन प्रत्येक की क्षमता वाली 4 एचएमसी तैनात करने में रुकावटें क्या हैं?	वर्तमान प्रस्ताव में परिकल्पित कार्गो, स्वभाव में विषमजातीय (एक दूसरे से भिन्न) है। दोनों आयात एवं निर्यात कार्गो के लिए प्रक्षेपित 60.5 लाख टन श्रुपुट तक सात भिन्न वस्तुओं का (प्रहस्तन) परिकल्पित किया गया है जिसे एक ही बर्थ पर रखा नहीं जा सकता क्योंकि इन कार्गो का प्रहस्तन केवल हैड्रीमैक्स और हाई हैड्रीमैक्स पोतों के जरिये ही किया जाता है। इसलिए, दो पोतों को एक समय खड़ा करने के लिए 560 मीटर पोतघाट लंबाई हेतु प्रस्ताव किया गया है। इसके अलावा, आयात कार्गो (मैन्गनीज़ अयस्क और चूना पत्थर) वाहक पोत के लिए आयातक/ निर्यातक अनेक होते हैं। (उदाहरण के लिए आयात मैन्गनीज़ वाहक एम.वी. गोल्ड जेमिनी में 7 आयातकों का कार्गो था, और चूना पत्थर वाहक पोत एम.वी. ब्यूटिफुल रेना में 4 आयातकों का कार्गो) था। चोरी से बचने के लिए एक समय एक निर्यातक के कार्गो का प्रहस्तन करते हुए भिन्न आयातकों का कार्गो एक के बाद एक प्रहस्तित किया जाता है। इसलिए, प्रत्येक बर्थ पर 60-60 टन की 2 क्रेनों की तैनाती के परिणामस्वरूप, उपस्कर निरूपयोग पड़े रहेंगे और उनका उपयोग अपेक्षा से कम हो सकता है। इसके अलावा, आयात कार्गो प्रहस्तन के लिए, दो ओवरहेड कन्वेयर स्ट्रीम की योजना बनाई गई है। इसलिए, अधिक प्रचालन नम्यता (लचीलेपन) के लिए प्रत्येक सुविधा हेतु केवल एक क्रेन पर विचार किया गया है।
(ii).	वीपीटी से यह भी अनुरोध किया जाता है, यदि 60-60 टन क्षमता वाली 4 एचएमसी तैनात करना और 560 मीटर की बर्थ लंबाई कम करना बिल्कुल संभव नहीं है तो, पर्याप्त संख्या में 100 टन क्षमता वाली एचएमसी की तैनाती का विकल्प तलाश करें। वीपीटी द्वारा 100 टन क्षमता वाली पर्याप्त एचएमसी की तैनाती पर विचार किए जाने की स्थिति में, पत्तन यह प्रमाणित करें कि बीओटी प्रचालक को अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु पत्तन द्वारा प्रस्तावित उपस्कर प्रोफाइल के जरिए ही प्रस्तावित सुविधा का प्रचालन करने दिया जाएगा।	इसके अलावा, निर्यात अयस्क, बीएफ स्लैंग और चूना पत्थर जैसे कार्गो वाहक पोत में छोटे-छोटे पार्सल होते हैं जिसके लिए प्रत्येक बर्थ पर एक क्रेन ही पर्याप्त पायी गयी है।  तथापि, 18.02.2012 को आयोजित संयुक्त सुनवाई में टीएएमपी द्वारा दिये गये सुझाव के अनुसार, 60-60 टन क्षमता की 2 एचएमसी के बजाय 100 टन प्रत्येक की 2 एचएमसी पर विचार किया गया है और तदनुसार निष्पादन दर पर विचार किया गया है।
(iii).	वीपीटी से, यह भी प्रमाणित करने का अनुरोध किया जाता है कि इसने अपना प्रस्ताव तैयार करते समय अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त भौतिक मानदण्ड और लागत मानदण्ड का सख्ती से अनुपालन किया है।	प्रस्ताव तैयार करते समय, महापत्तनों में वीपीटी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण मार्गदर्शी - 2008 में दिये गए भौतिक एवं लागत मानदण्डों और 18.12.2012 की संयुक्त सुनवाई की विचार-विमर्श की, ध्यान में रखा गया है।

9.3. संयुक्त सुनवाई के दौरान हमारे द्वारा मांगी गई जानकारी प्रस्तुत करते हुए, वीपीटी ने दिनांक 28 दिसंबर 2012 के अपना ई-मेल के जरिए अपने प्रस्ताव फिर संशोधित कर दिया है। दिनांक 20 अक्टूबर 2012 के प्रारंभिक प्रस्ताव, दिनांक 4 दिसंबर 2012 के संशोधित प्रस्ताव और दिनांक 28 दिसंबर 2012 के दोबारा संशोधित प्रस्तावों की तुलनात्मक स्थिति संक्षेप में, नीचे दी गई है:

(i). दिनांक 20 अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव में और दिनांक 4 दिसंबर 2012 का प्रस्ताव में, डब्ल्यूक्यू 7 और डब्ल्यूक्यू -8 पर प्रस्तावित टर्मिनल की क्षमता 47,75,121 टन अथवा 47.8 लाख टन प्रतिवर्ष निर्धारित की गई थी। दिनांक 28 दिसंबर 2012 के संशोधित प्रस्ताव में, टर्मिनल की क्षमता 57,75,145 टन अथवा 57.8 लाख टन प्रतिवर्ष तक निर्धारित की गई है।

(ii). पूंजीगत लागत:

		(₹ लाख में)		
क्र. सं.	कार्य की मद	दिनांक 20 अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	दिनांक 4 दिसंबर 2012 का प्रस्ताव	दिनांक 28 दिसंबर 2012 का संशोधित प्रस्ताव
	<b>प्रहस्तन गतिविधि:</b>			
<b>क</b>	<b>सिविल कार्य</b>			
1	मौजूदा संरचनाओं (दांचों) को गिरना / हटाना	113.58	113.58	113.58
2	जमीन को सख्त बनाने, जलनिकासी के साथ बैक-अप क्षेत्र विकसित करना	280.19	280.19	280.19
3	मैदान सुधारना	1245.25	1652.11	1652.11
4	रेल्वे (सिविल, एस एवं टी और विद्युतिकरण - 3000 मीटर)	1147.23		
	रेल्वे (सिविल, प्रधान मार्ग (P. Way), एस एवं टी और विद्युतिकरण)		1393.11	1393.11
5	कन्वेयर गैलरी	2993.26	2993.26	2993.26
6	ट्रांसफर गृह	263.37	263.37	263.37
7	ड्राइव गृह	294.22	294.22	294.22
8	बर्थ के पीछे सख्त किया गया क्षेत्र (10000 वर्ग मीटर) 2500/वर्ग मीटर दर से	283.24	283.24	283.24
9	क्षेत्र की प्रकाश व्यवस्था	132.07	132.07	132.07
10	भंडारण क्षेत्र में अंदरूनी सड़क	906.37	906.37	906.37
11	कम्पाउन्ड (हाता / घेरा) वॉल और हरित वृक्षारोपण	1536.32	1536.32	969.84
	<b>उपजोड़ (1 से 11)</b>	<b>9195.10</b>	<b>9847.84</b>	<b>9281.36</b>
	<b>मौजूदा दांचों को गिरना छोड़कर</b>	<b>9081.52</b>	<b>9734.26</b>	<b>9167.78</b>
<b>ख</b>	<b>यांत्रिक एवं विद्युत कार्य</b>			
1	60 टन हार्बर मोबाइल क्रेन - 2	4531.84	4117.62	
	100 टन हार्बर मोबाइल क्रेन - 2			7384.97
2	मोबाइल हॉपर्स - 3	237.92	229.32	229.32
3	कन्वेयर सिस्टम (प्रत्येक 2 किमी की 2 स्ट्रीम)	5664.79	5397.41	5397.41
4	1200 टीपीएच का स्टेकर - 1	2039.33	2446.04	1364.54
5	10 टन पे लोडर्स - 8	290.04	366.90	366.90
6	विद्युत कार्य	151.82	358.01	358.01
7	डंपर्स - 10	283.24	283.24	283.24
	<b>उपजोड़ (1 से 7)</b>	<b>13198.98</b>	<b>13198.54</b>	<b>15384.39</b>
	<b>कुल (क + ख)</b>	<b>22394.08</b>	<b>23046.38</b>	<b>24665.75</b>

क्र. सं.	कार्य की मद	दिनांक 20 अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	दिनांक 4 दिसंबर 2012 का प्रस्ताव	दिनांक 28 दिसंबर 2012 का संशोधित प्रस्ताव
ग	टीएमपी के अनुसार, विविध लागत क + ख का 5%	1119.70	1152.32	1233.29
	प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल लागत (क+ख+ग)	23513.78	24198.69	25899.03
	(मौजूदा द्वारों का गिरना छोड़कर)	23400.20	24085.11	25785.45
घ	बर्थ क्रिया गतिविधि			
	1 बर्थ का निर्माण	11341.18	10386.50	10386.50
	2 बर्थ फिक्सचर्स	372.45	372.45	372.45
	3 निकर्षण लागत	2371.42	2641.57	2641.57
	उपजोड़ (1 से 3)	14085.05	13400.52	13400.52
	कुल पूंजीगत लागत (क+ख+ग+घ)	37598.83	37599.21	39299.55

(iii). प्रचालन लागत:

(र लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	दिनांक 20 अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	दिनांक 4 दिसंबर 2012 का प्रस्ताव	दिनांक 28 दिसंबर 2012 का संशोधित प्रस्ताव
क.	प्रहस्तन गतिविधि			
1	विद्युत (2.4 लाख यूनिट्स/हेक्टेयर * 19.64 हेक्टेयर * ₹ 8.84 प्रतियूनिट)	416.68	416.68	416.68
	स्टेकर सहित कन्वेयर सिस्टम	181.98 (34.31 ला.ट * 0.6 यूनिट्स * ₹ 8.84 पैसे)	181.98 (34.31 ला.ट * 0.6 यूनिट्स * ₹ 8.84 पैसे)	227.86 (42.96 * 0.6 * 8.84)
	कुल विद्युत लागत	598.66	598.66	644.54
2	ईंधन लागत			
	2 हार्बर मोबाइल क्रेन	209.30 (12462 घंटे * 33.33 लिटर * ₹50.39 पैसे)	209.30 (12462 घंटे * 33.33 लिटर * ₹50.39 पैसे)	453.61 (12860 घंटे * 70 लि. * ₹50.39)
	10 टन पे लोडर्स 8 (4000 घंटे * 12 लिटर * ₹ 50.39 पैसे * 8)	193.50	193.50	193.50
	10 डंपर	84.53 (41940 घंटे x 4 लिटर x ₹ 50.39 पैसे x 10)	84.53 (41940 घंटे x 4 लिटर x ₹ 50.39 पैसे x 10 सं.)	93.20 (46237 घंटे * 4 लि. * ₹ 50.39)
	कुल ईंधन लागत	487.33	487.33	740.31
3	मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत			
	(क) सिविल परिसंपत्ति का 1%	90.82	97.34	91.68
	(ख) यांत्रिक एवं विद्युत कार्य का 5%	659.95	659.95	769.22
	कुल मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत	750.76	757.29	860.90
4	बीमा सकल अचल परिसंपत्तियों का 1%	234.00	240.85	257.85
5	मूल्यहास			
	(क) सिविल परिसंपत्तियां (सिविल कार्य का 3.34%)	303.32	325.12	306.20
	(ख) यांत्रिक एवं विद्युत कार्य (यांत्रिक एवं विद्युत कार्य का 10.34%)	1364.77	1364.77	1590.75 *
	कुल मूल्य हास	1668.09	1689.89	1896.95

786 GI/13-6

क्र. सं.	विवरण	दिनांक 20 अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	दिनांक 4 दिसंबर 2012 का प्रस्ताव	दिनांक 28 दिसंबर 2012 का संशोधित प्रस्ताव
6	लाइसेंस शुल्क (भूमि किराया)	224.60	224.60	224.60
7	अन्य व्यय (सकल अचल परिसंपत्ति का 5%)	1170.01	1204.26	1294.95
	प्रहस्तन गतिविधि हेतु कुल प्रचालन लागत	5133.46	5202.88	5920.10
ख.	बर्थ किराया गतिविधि			
1	सिविल परिसंपत्तियों की मरम्मत एवं अनुरक्षण	140.85	134.01	134.01
2	बीमा	140.85	134.01	134.01
3	मूल्यहास	470.44	447.58	447.58
	बर्थ किराया गतिविधि के लिए कुल प्रचालन लागत	752.14	715.59	715.59
ग.	कुल प्रचालन लागत (क) + (ख)	5885.60	5918.47	6635.69

## (iv). वार्षिक राजस्व आवश्यकता

(₹ लाख में)

क्र. सं.	विवरण	दिनांक 20 अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव		दिनांक 4 दिसंबर 2012 का प्रस्ताव		दिनांक 28 दिसंबर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	
		प्रहस्तन गतिविधि	बर्थ किराया गतिविधि	प्रहस्तन गतिविधि	बर्थ किराया गतिविधि	प्रहस्तन गतिविधि	बर्थ किराया गतिविधि
1.	कुल वार्षिक प्रचालन लागत	5133.46	752.14	5202.88	715.59	5920.10	715.59
2.	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	3744.03	2253.61	3853.62	2144.08	4143.85	2144.08
	वार्षिक राजस्व आवश्यकता	8877.49	3005.75	9056.50	2859.67	10063.95	2859.67

## (v). वार्षिक राजस्व आवश्यकता (रुपया) प्रभाजन:

(₹ लाख में)

कार्गो समूह	आबंटित राजस्व %	वार्षिक राजस्व आवश्यकता (रुपया)		
		दिनांक 20 अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	दिनांक 4 दिसंबर 2012 का प्रस्ताव	दिनांक 28 दिसंबर 2012 का संशोधित प्रस्ताव
प्रहस्तन प्रभार	90%	7989.74	8150.85	9057.55
भंडारण प्रभार	5%	443.87	452.83	503.20
विविध प्रभार	5%	443.87	452.83	503.20
कुल	100%	8877.49	9056.50	10063.95

9.4. उपरोक्त बदलावों के कारण, इसके पहले, वीपीटी द्वारा प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क में भी बदलाव हो चुका है। अपने दिनांक 20 अक्टूबर 2012 के प्रस्ताव, दिनांक 4 दिसंबर 2012 के संशोधित प्रस्ताव और दिनांक 28 दिसंबर 2012 के दोबारा संशोधित प्रस्ताव के संदर्भ में, वीपीटी द्वारा प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क की तुलनात्मक स्थिति नीचे दी गई है:

## (i). बर्थ किराया:

(दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका अंश के लिए ₹ में)

वर्णन	दिनांक 20 अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव		दिनांक 4 दिसंबर 2012 का प्रस्ताव		दिनांक 28 दिसंबर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	
	विदेशी पोत	तटीय पोत	विदेशी पोत	तटीय पोत	विदेशी पोत	तटीय पोत
आयात मैग्नीज अयस्क, बॉक्साइट, जिप्सम और चूना पत्थर और निर्यात बी.फ़. स्लैंग, अयस्क (लोह अयस्क के अलावा) और लाइमनाइट सैंड वाहक पोत	1.098	0.659	1.044	0.627	1.033	0.620

## (ii). कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

(दर प्रति मीट्रिक टन ₹ में)

वस्तु	इकाई	दिनांक 20 अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव		दिनांक 4 दिसंबर 2012 का प्रस्ताव		दिनांक 28 दिसंबर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	
		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
आयात मैन्गनीज़ अयस्क	प्रति मीट्रिक टन	168.81	101.29	198.52	119.11	174.57	-
आयात, बॉक्साइट	प्रति मीट्रिक टन	281.35	168.81	330.87	198.52	-	174.57
आयात जिप्सम	प्रति मीट्रिक टन	168.81	101.29	198.52	119.11	174.57	
आयात चूना पत्थर	प्रति मीट्रिक टन	168.81	101.29	198.52	119.11	174.57	
निर्यात बी. एफ. स्लैंग	प्रति मीट्रिक टन	163.51	101.29	99.69	59.81	105.36	
निर्यात अयस्क (लोह अयस्क छोड़ कर)	प्रति मीट्रिक टन	163.51	101.29	99.69	59.81	105.36	
निर्यात लाइमनाइट सैंड	प्रति मीट्रिक टन	163.51	101.29	99.69	59.81	105.36	

## (iii). भंडारण प्रभार:

निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभार (प्रतिटन / प्रतिदिन)

विवरण	दर प्रतिटन प्रतिदिन या उसके अंश के लिए ₹ में		
	दिनांक 20 अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	दिनांक 4 दिसंबर 2012 का प्रस्ताव	दिनांक 28 दिसंबर 2012 का संशोधित प्रस्ताव
आयात - निःशुल्क अवधि - 10 दिन			
निःशुल्क अवधि समाप्त होने के बाद पहले दस दिन	5.15	6.45	3.50
20वें दिन के बाद	7.72	9.68	5.25
निर्यात - निःशुल्क अवधि - 20 दिन			
निःशुल्क अवधि समाप्त होने के बाद पहले दस दिन	5.19	2.72	2.41
30वें दिन के बाद	7.79	4.08	3.62

## (iv). विविध प्रभार:

दिनांक 20 अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव		दिनांक 4 दिसंबर 2012 का प्रस्ताव		दिनांक 28 दिसंबर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	
विवरण	दर, ₹ में प्रतिटन प्रतिदिन	विवरण	दर, ₹ में प्रतिटन प्रतिदिन	विवरण	दर, ₹ में प्रतिटन प्रतिदिन
आयात मैन्गनीज़ अयस्क, बॉक्साइट, जिप्सम और चूना पत्थर और निर्यात बी.एफ. स्लैंग, अयस्क (लोह अयस्क के अलावा) और लाइमनाइट सैंड	9.30	आयात मैन्गनीज़ अयस्क, बॉक्साइट, जिप्सम और चूना पत्थर	11.03	आयात मैन्गनीज़ अयस्क, बॉक्साइट, जिप्सम और चूना पत्थर	9.70
		निर्यात बी.एफ. स्लैंग, अयस्क (लोह अयस्क के अलावा) और लाइमनाइट सैंड	5.54	निर्यात बी.एफ. स्लैंग, अयस्क (लोह अयस्क के अलावा) और लाइमनाइट रेती	5.85

10. चूंकि, दिनांक 28 दिसंबर 2012 के अपने ई-मेल के जरिए वीपीटी ने अपने जवाब में बर्थ पर 100 टन की 2 एचएमसी की तैनाती से जुड़ी स्थिति पर इसने औचित्य प्रस्तुत नहीं किया था, वीपीटी से आवश्यक औचित्य प्रस्तुत करने के लिए फिरसे अनुरोध किया गया था। इसके अलावा, चूना पत्थर, अन्य अयस्क, लाइमनाइट सैंड के मामले में विचार की गई 7500 टन प्रतिदिन प्रतिक्रेन की प्रहस्तन दर का औचित्य बताने का अनुरोध किया गया था। इस संदर्भ में, वीपीटी ने दिनांक 11 जनवरी 2013 के अपने पत्र के जरिये निम्नलिखित प्रस्तुत किया है:

- (i). उपस्कर की योजना प्रस्तावित सुविधा पर कार्गो हेतु तैनात किए जाने वाले पोत प्रारूप के आधार पर बनाई गई है। इस पतन पर, जैसाकि इसके पहले विवरण दिया गया है, अलग अलग आयातकों के मैन्गनीज़ अयस्क, चूना पत्थर, लाइमनाइट रेती, अन्य अयस्क जैसे निश्चित कार्गो, पोत के एक पार्सल के भिन्न भिन्न खाव में (holds), लाया जाता है। विभिन्न आयातकों / निर्यातकों के कार्गो का भंडारण, भंडारण क्षेत्र में उनके

लिए चिह्नित भिन्न भिन्न स्थानों पर करना पड़ता है। इसलिए, एक पोत से आने वाले विभिन्न आयातकों के कार्गो का प्रहस्तन, एक साथ, एक कन्वेयर के जरिए नहीं किया जा सकता है। इसलिए, विभिन्न आयातकों से संबंधित कार्गो का प्रहस्तन, एक के बाद एक करना अत्यावश्यक है, जैसाकि पत्तन पर इस समय किया जा रहा है। इसलिए, प्रत्येक बर्थ पर एक से अधिक क्रेन लगाने का परिणाम निरुपयोगी क्षमता बनाना और उपस्कर का अपेक्षा से कम उपयोग करना होगा। इसके अलावा, 20 टन के 3 ईएलएल पोतघट क्रेनों टीएएमपी के मानदंड की तुलना में, 100 टन की क्षमता वाली एचएमसी की क्षमता बहुत ज्यादा है। बड़े आकार के पोतों के जरिए प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो के संदर्भ में, प्रहस्तन दरों पर, 10,000 टन के मानदंड से 25% अधिक पर विचार किया गया है। तथापि, निर्यात लाइमनाइट सैंड, निर्यात अन्य अयस्क (लौह अयस्क छोड़कर) के लिए, छोटे पार्सल के संदर्भ में, टीएएमपी मानदण्डों के अनुसार 7,500 टन प्रतिदिन की निष्पादन दर पर विचार किया गया है।

आमतौर पर इन छोटे पोतों में बहुत छोटे आकार के केवल 2 हैच होते हैं जिनके कारण, अधिक क्षमता वाली क्रेनों को तैनात करने के बावजूद निष्पादन बढ़ाने का अवसर सीमित हो जाते हैं।

- (ii). चूना पत्थर के मामले में, 10,000 टन से छोटे पार्सल माप के लाद (पत्तन पर) आ रहे हैं। वर्ष 2011-12 के दौरान, कुल 14 पोतों में से 8 पोत 10,000 (टन) से छोटे पार्सल माप के प्रहस्तित किए गए थे। ये पोत छोटे आकार के हैं, अर्थात् छोटी आकार की हैचज के साथ 10,000 डीब्ल्यूटी से कम हैं। इसलिए, 12,500 की निष्पादन दर प्राप्त नहीं की जा सकती है। इसीप्रकार लाइमनाइट रेतों के मामले में, वर्ष 2011-12 के दौरान प्रहस्तित 26 पोतों में से, 22 पोत 15,000 टन से छोटे पार्सल माप के, लगभग 20,000 डीडब्ल्यूटी वाले हैं। अन्य अयस्क के मामले में फेर्रो क्रोम आदि के छोटे पार्सल, कभी कभी सामान्य कार्गो पोतों में लौह और स्टील, मशीनों जैसे कार्गो के साथ भिन्न भिन्न हैचों में लाए जाते हैं। तदनुसार, टीएएमपी मानदण्डों के अनुरूप 7,500 टन प्रतिदिन की निष्पादन दर पर यथार्थरूप से विचार किया गया है।

- (iii). अतएव, यह दोहराया जाता है कि केवल योजना किए गए उपस्कर और परिकल्पित निष्पादन दरें ही संभव हैं इसलिए उन पर ही विचार किया जाए।

11. वीपीटी ने दिनांक 28 दिसंबर 2012 के प्रस्ताव में इसके द्वारा इसके पहले विचार की गई विद्युत लागत को, दिनांक 15 जनवरी 2013 के अपने पत्र के जरिए, निम्नप्रकार से संशोधित किया है:

1. ईकाई दर, (33 केवी तक ईपीडीसीएल प्रशुल्क के अनुरूप) - ₹ 5.35
2. एमडी प्रभार - ₹ 250 प्रति केवीए
3. संविदा के अनुसार अधिकतम माँग - 2000 केवीए (लगभग)
4. वार्षिक माँग प्रभार (स्थिर प्रभार) - ₹ 250 X 2000 X 12 = ₹ 60,00,000

यांत्रिक और गैर-यांत्रिक अवयवों के लिए विद्युत प्रशुल्क अवयव, जैसाकि वीपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया है, निम्नप्रकार परिकलित होता है:

विवरण	यांत्रिक	गैर-यांत्रिक	कुल
श्रुपट (टन)	42,95,561	14,79,583	57,75,144
वार्षिक माँग प्रभार (स्थिर प्रभार: इसप्रकार श्रुपट के आधार पर समानुपात में परिकलित किए गए हैं)	₹ 44,62,808	₹ 15,37,192	₹ 60,00,000
यूनिट खपत (प्रहस्तित कार्गो के प्रति टन पर 0.6 यूनिट्स की दर से) और ₹ 5.35 प्रति यूनिट की दर से	₹ 1,37,88,751	--	₹ 1,37,88,751
विद्युत खपत, जिसमें से अधिकतम भाग प्रकाश के लिए है 19.64 हेक्टेयर के लिए 2.4 लाख यूनिट्स / वर्ष / हेक्टेयर की दर से (स्थिर प्रभार: इसलिए श्रुपट के आधार पर समानुपात में परिकलित किया गया है)	₹ 1,87,57,100	₹ 64,62,800	₹ 2,52,19,900
कुल विद्युत लागत	₹ 3,70,08,659 (₹ 370.09 लाख)	₹ 79,99,992 (₹ 80.00 लाख)	₹ 4,50,08,651



12. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेख में उपलब्ध है। इस संबंध में प्राप्त टिप्पणियाँ तथा संबंधित पक्षकारों की दलीलों को अलग से संबंधित पक्षकारों को भेजा जाएगा। यह विवरण हमारी वेब साइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराया जाएगा।

13. प्रकरण के संसाधन के दौरान प्राप्त सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है :

(i) स्मरण हो कि इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं.टीएएमपी/51/2009-वीपीटी दिनांक 19 अप्रैल 2010 के माध्यम से विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास (वीपीटी) पर एल्युमिना और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिये अप्रकृत प्रशुल्क निर्धारित किया है। इसके बाद, वीपीटी द्वारा दाखिल किये गये, पुनः सूत्रबद्ध प्रस्ताव के आधार पर इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं.टीएएमपी/16/2010-वीपीटी दिनांक 29 जून 2011 के माध्यम से वीपीटी में, बॉक्साइट, जिप्सम, अन्य शुष्क बल्क (कोयला और कोक को छोड़कर) और अयस्कों (लौह अयस्क को छोड़कर) के प्रहस्तन के लिये अप्रकृत प्रशुल्क निर्धारित किया है और आदेश सं.टीएएमपी/51/2009-वीपीटी दिनांक 19 अप्रैल 2010 के माध्यम से, पहले अनुमोदित अप्रकृत प्रशुल्क को निरस्त किया है। वीपीटी द्वारा अब दाखिल किया गया प्रस्ताव मैग्नीज अयस्क, बॉक्साइट, जिप्सम, लाइमस्टोन, बीएफ स्लैंग, अयस्कों (लौह अयस्क से इतर अयस्कों) और लाइमनाइट सैंड जैसे कार्गो के भिन्न कंपोजिशन के प्रहस्तन के लिये अप्रकृत प्रशुल्क निर्धारित करने के लिये है। चूंकि वीपीटी में मैग्नीज अयस्क बॉक्साइट, जिप्सम, लाइमस्टोन, बीएफ स्लैंग, अयस्कों (लौह अयस्क से इतर) और लाइमनाइट सैंड जैसे कार्गो के प्रहस्तन के लिये प्रशुल्क की उच्चतम सीमाएं पहले तय नहीं की गई थी, कथित कार्गो मदों के लिये अप्रकृत प्रशुल्क तय करने हेतु विश्लेषण आगे बढ़ता है।

(ii) प्रस्ताव मैग्नीज अयस्क, बॉक्साइट, जिप्सम और लाइमस्टोन जैसे आयात कार्गो और बीएफस्लैंग (लौह अयस्क से इतर) अयस्कों और लाइम नाइट सैंड जैसे निर्यात कार्गो के लिये अप्रकृत प्रशुल्क निर्धारित करने के लिये है। ऊपर वर्णित आयात एवं निर्यात कार्गो, डिजाइन करो, निर्माण करो, वित्त पोषण करो, प्रचालन करो और हस्तान्तरित करो (डीबीएफओटी) आधार पर पब्लिक, प्राइवेट पार्टनर शिप (पीपीपी) मोड में विकसित किये जाने वाली सुविधा विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास (वीपीटी) पर प्रहस्तित किये जाने के लिये अभिकल्पित है। यह प्रस्ताव 2008 फरवरी में (तत्कालीन) पोत परिवहन सड़क यातायात और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा अप्रकृत प्रशुल्क निर्धारण के लिये जारी किये गए मार्गदर्शियों पर आधारित है।

यह वीपीटी को पहले ही स्पष्ट कर दिया गया है कि पीपीपी प्रोजेक्टों के लिये अप्रकृत प्रशुल्क निर्धारण के लिये फरवरी 2008 के मार्गदर्शियों की धारा 2.2 के अनुसार विभिन्न कार्गो/सेवाओं के लिये अब प्रदत्त प्रशुल्क उच्चतम सीमाएं, न केवल प्रस्तावित प्रोजेक्ट पर लागू होंगी, बल्कि अगले पांच वर्षों के दौरान वीपीटी पर समान कार्गो/ सेवाओं के लिये, बाद में, बोली लगाए जाने वाले प्रोजेक्टों पर भी लागू होंगी।

वीपीटी को यह भी स्पष्ट किया गया है कि अब निर्धारित अप्रकृत प्रशुल्क, हार्बर मोबाइल क्रेनों (एचएमसीज़) और सहायक उपकरणों का उपयोग करते हुए कार्गो प्रचालन के लिये है। एचएमसी के उपयोग द्वारा कथित कार्गो के प्रहस्तन के लिये वीपीटी द्वारा तैयार की गई इस विधि में यदि कोई परिवर्तन होता है तो, विधि में आए परिवर्तन को समाविष्ट करने के लिये प्रशुल्क की भी समीक्षा करनी होगी।

(iii) वीपीटी ने अपना प्रस्ताव अक्टूबर 2012 में दाखिल किया है। तदनन्तर, प्रकरण के संसाधन के दौरान हमारे द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरण/ सूचना के परिणामस्वरूप वीपीटी ने दिनांक 4 दिसंबर 2012 के अपने पत्र के अंतर्गत अपने प्रस्ताव को संशोधित किया है। उसके बाद 18 दिसंबर 2012 को आयोजित संयुक्त सुनवाई में लिये गए निर्णय के आधार पर वीपीटी ने दिनांक 28 दिसंबर 2012 के अपने पत्र के अंतर्गत अपने प्रस्ताव को और अधिक संशोधित किया है। प्रस्ताव को मुख्यतया, 60 टन एचएमसी के बजाय 100 टन हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) की तैनाती के संदर्भ से संशोधित किया गया है। इसके कारण, प्रस्तावित सुविधा की क्षमता भी संशोधित होती है, प्रोजेक्ट की पूंजीगत लागत, प्रचालन लागत आदि भी संशोधित होती हैं। इस प्रकरण के संसाधन के दौरान वीपीटी द्वारा प्रस्तुत सूचनाओं/स्पष्टीकरणों के साथ दिनांक 28 दिसंबर 2012 के वीपीटी के संशोधित प्रस्ताव पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

(iv) वीपीटी के संशोधित प्रस्ताव में सामान्यतौर पर बहुउद्देशीय बर्थ के लिये प्रदत्त अप्रकृत प्रशुल्क, मार्गदर्शियों का अनुसरण किया जाता है। मार्गदर्शियों से विचलन पर जैसे वीपीटी द्वारा प्रस्तावित हैं। अन्य बातों के साथ निम्नलिखित अनुच्छेदों में चर्चा की गई है।

## (v) टर्मिनल की इष्टतम क्षमता

(क) शुरु - शुरु में, वीपीटी ने 560 मीटर लंबे बर्थ के लिये 60-60 टन क्षमता की दो एचएमसी तैनात करने का मन बनाया था किन्तु, चूंकि 280 मीटर की लंबाई वाले बहुउद्देशीय बर्थ पर विभिन्न शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिये अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के संबंध में प्रशुल्क आदेश सं.टीएएमपी/16/2011-वीपीटी दिनांक 29 जून 2011 में वीपीटी के प्रस्ताव के अनुसार 60-60 टन की क्षमता की 2 एचएमसी तैनात करने पर विचार किया गया था, उस समय वीपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह प्रस्तावित सुविधा पर भी 60-60 टन क्षमता वाली 4 एचएमसी तैनात करने पर विचार करे।

इस संबंध में, वीपीटी ने इस बात को उचित ठहराना चाहा है कि सुविधा पर प्रहस्तित किया जाने के लिये अभिकल्पित कार्गो प्रकृति से अनेक प्रकार का है और यह कि पोत में भरा हुआ कार्गो विभिन्न आयातकों और निर्यातकों का होगा। चूंकि एक पोत में विभिन्न आयातकों से संबंधित कार्गो को एक ही कन्वेयर के जरिये एक साथ प्रहस्तित नहीं किया जा सकता, यह अवश्यम्भावी है कि विभिन्न आयातकों से संबंधित कार्गो को एक के बाद एक प्रहस्तित किया जाए, जैसा कि इस समय पत्तन पर किया जा रहा है। वीपीटी के अनुसार, विभिन्न आयातकों/निर्यातकों का कार्गो, उनके लिये निशान लगाए गए विभिन्न भंडारण स्थानों पर ही भंडारित किया जाना है। उपरोक्त स्थिति के आधार पर वीपीटी ने साफ-साफ कह दिया है कि प्रत्येक बर्थ पर एक से अधिक क्रेन तैनात किये जाने से केवल फालतू क्षमता का ही निर्माण होगा और उपस्कर का मानक स्तर से कम उपयोग किया जाएगा। इसलिये, अधिक से अधिक प्रचालन संबंधी लचीलेपन के लिये पत्तन द्वारा प्रत्येक बर्थ पर केवल एक ही क्रेन प्रस्तावित की गई है। किन्तु, बाद में, वीपीटी ने, 60 टन क्षमता की एक एचएमसी के स्थान पर, अधिक क्षमता वाली 100 टन क्षमता की एक एचएमसी तैनात करने की योजना की है।

इस संबंध में, यह ध्यान देने योग्य है कि विशाखापत्तनम् पत्तन न्यस (वीपीटी) के वैस्ट क्वे और अन्य बर्थों पर वर्तमान सुविधाओं पर 100 टन क्षमता की एचएमसी वीपीटी द्वारा पहले से कार्यरत हैं। कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के लिये पारादीप पत्तन न्यस (पीपीटी), वी.ओ.चिदंबरनार पत्तन न्यस (वीओसीपीटी), न्यू मैंगलोर पत्तन न्यस (एनएमपीटी), कोलकाता पत्तन न्यस (केओपीटी), कांडला पत्तन न्यस (केपीटी) जैसे अन्य प्रमुख पत्तन न्यासों ने भी लगभग 100 टन क्षमता की एचएमसी तैनात करने का प्रस्ताव किया है। ऐसी स्थिति में, ईएलएल क्रेनों के स्थान पर वीपीटी द्वारा एचएमसी की प्रस्तावित तैनाती, कार्गो प्रचालन के लिये अन्य प्रमुख पत्तन न्यासों द्वारा अपनाए गए नजरिये के अनुरूप है और विगत में विभिन्न मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा उन पर विचार किया गया है। यहां यह भी ध्यान देने योग्य है कि वीपीटी प्रस्तावित सुविधा का तकनीकी डिजाइन भी 100 टन एचएमसी की तैनाती की इजाजत देता है, जैसाकि पत्तन द्वारा पुष्टि की गई है।

560 मीटर की बर्थ लंबाई के लिये 100-100 टन क्षमता वाली 2 एचएमसी तैनात करने के संबंध में, इस प्राधिकरण के ध्यान में आया कि कुछ अन्य प्रमुख/महापत्तन न्यासों में, केओपीटी द्वारा 275 मीटर की बर्थ लंबाई के लिये 100-100 टन क्षमता की दो एचएमसी लगाने पर विचार किया गया था। तथापि, वीपीटी पर विशेष किस्म की परिस्थितियां निर्माण होने को नज़रन्दाज नहीं किया जा सकता। एक ही पोत में अनेकाने आयातकों/निर्यातकों से संबंधित अनेकाने प्रकार के कार्गो लाए-ले जाए जाते हैं। ऐसी स्थिति में विभिन्न प्रकार के कार्गो का एक के बाद एक प्रहस्तन किये जाने की आवश्यकता है।

यदि एक ही पोत का माल/कार्गो उतारने के लिये एक ही बर्थ पर दो क्रेन लगायी जाती है, और यदि विभिन्न आयातकों का कार्गो उतारा जाना है तो एक ही कन्वेयर अड़चन खड़ी करेगा क्योंकि एक ही पोत के विभिन्न आयातकों से संबंधित कार्गो, कन्वेयर पर एक ही समय में लादा नहीं जा सकता है। इसके अलावा, बर्थ पर कार्गो का सुचारु प्रहस्तन सुनिश्चित करना भी जरूरी है। इसलिये, यह प्राधिकरण, प्रस्तावित सुविधा पर 100-100 टन क्षमता की दो एचएमसी तैनात करने हेतु प्रस्ताव पर प्रत्येक बर्थ पर एक एचएमसी के रूप में विचार करना चाहता है। यह स्पष्ट किया जाता है कि 560 मीटर की बर्थ लंबाई के लिये 100-100 टन की दो एचएमसी पर विचार किया जाना भविष्य में "पूर्व-घटना" (या प्रमाण) के रूप में वर्णन न किया जाए।

इसी समय, यह भी कहा जाता है कि अत्यंत सावधानी के उपाय के रूप में यह ध्यान रखा जाना चाहिए कि यदि बीओटी प्रचालक, प्रस्तावित सुविधा पर दो से ज्यादा एचएमसी तैनात करता है, सुविधा के लिये अब तक किये गए अपफ्रंट प्रशुल्क की भी समीक्षा करनी होगी।

- (ख) वीपीटी ने प्रस्तावित सुविधा की इष्टतम क्षमता का अनुमान, प्रत्येक किस्म के कार्गो की प्रहस्तन दर और सुविधा पर प्रहस्तन के लिये प्रस्तावित प्रत्येक प्रकार के कार्गो की हिस्सेदारी-प्रतिशतता पर विचार करते हुए लगाया है।
- (ग) मैग्नीज अयस्क, बॉक्साइट, जिप्सम, लाइमस्टोन, बीएफ स्लैग, अन्य अयस्कों और लाइमनाइट सैंड की हिस्सेदारी क्रमशः 26.45%, 13.55%, 21.49%, 13.22%, 14.88%, 2.48% और 8.26% अनुमानित की गई है। प्रत्येक प्रकार के कार्गो की हिस्सेदारी, जैसी वीपीटी द्वारा आंकी गई है, वीपीटी पर प्रत्येक प्रकार के कार्गो की वास्तविक प्रतिशतता हिस्सेदारी पर आधारित बताई गई है। जैसी कि पत्तन द्वारा पुष्टि की गई है। यहां यह ध्यान देने योग्य है कि किसी भी उपयोगकर्ता/संभावित बोली दाताओं ने वीपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में विचार किये गए प्रत्येक प्रकार के कार्गो की प्रतिशतता-हिस्सेदारी पर कोई बिंदुवार आपत्ति व्यक्त नहीं की है। प्रत्येक प्रकार के कार्गो की हिस्सेदारी, जैसी वीपीटी द्वारा अनुमानित की गई है, पर भरोसा किया गया है।
- (घ) 100-100 टन क्षमता की एचएमसी की प्रस्तावित तैनाती के साथ, वीपीटी ने निम्नलिखित प्रहस्तन दरों पर विचार किया है :-
- (i) मैग्नीज अयस्क, बॉक्साइट, जिप्सम और बीएफ स्लैग के मामले में 12500 टन प्रतिदिन प्रतिक्रेन।
  - (ii) लाइमस्टोन, अन्य अयस्क और लाइम नाइट सैंड के मामले में 7500 टन प्रतिदिन प्रतिक्रेन।

इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि कोयला, चूना-पत्थर, खनिज आदि शुष्क बल्क कार्गो के लिये अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त प्रहस्तन मानक 10,000 टन प्रति दिन हैं जो ऊपर तक/लबालब भरी हुई 20-20 टन क्षमता की तीन क्रेनों की तैनाती के संदर्भ से हैं। तथापि 100 टन क्षमता वाली एचएमसी के लिये किराया-प्रभार तय करने के लिये विभिन्न पत्तन न्यासों द्वारा श्रृंखलाबद्ध प्रस्ताव दाखिल किये गए थे, प्रहस्तन-दर से संबंधित मामले की जांच की गई थी। 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त वार्फ क्रेनों की सकल क्षमता की तुलना में 100 टन एचएमसी की उच्चतर प्रहस्तन क्षमता पर विचार करते हुए और कथित रूप से वीपीटी में प्रचलित 100 टन क्षमता की एचएमसी की परफार्मेंस के आधार पर शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिये प्रति 100 टन एचएमसी की प्रहस्तन दर 12500 टन प्रतिदिन, एनएमपीटी, वीपीटी और वीओसीपीटी में एचएमसी की तैनाती वाले बर्थ के मैकेनाइजेशन के लिये अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित मामलों में लागू की गई है। इसलिये, मैग्नीज अयस्क, बॉक्साइट, जिप्सम और बीएफ स्लैग के मामले में, वीपीटी के मामले में भी विचार की गई है।

लाइम स्टोन अन्य अयस्क और लाइम नाइट सैंड के मामले में 7500 टन प्रतिदिन प्रतिक्रेन की निम्नतर प्रहस्तन दर पर विचार करने के संदर्भ में वीपीटी ने कहा है कि कथित कार्गो छोटे-छोटे पोतों में होगा जिनमें अक्सर केवल 2 छोटे आकार के निकासी-मार्ग होंगे और यह, अधिक क्षमता वाली क्रेनें लगाने के बाद, आउटपुट बढ़ाने की गुंजाइश को सीमित कर देंगे। इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि यह वर्तमान परिदृश्य में है कि लाइमस्टोन, अन्य अयस्क और लाइमनाइट सैंड, वीपीटी में छोटे-छोटे पोतों द्वारा प्रहस्तित किये जा रहे हैं। वर्तमान परिदृश्य में, वीपीटी द्वारा दी गई प्रस्तुतियों के अनुसार, हालांकि वीपीटी ने केवल छोटे आकार के पोतों के प्रहस्तन का केवल मौखिक उल्लेख ही किया है, यह उन शेष पोतों के आकार के बारे में मौन है जिन्होंने वर्ष 2011-12 में ऊपर वर्णित कार्गो का प्रहस्तन किया था। असल में, वर्ष 2011-12 में, वीपीटी ने ऐसा सूचित किया बताते हैं कि उसने लाइमनाइट सैंड के मामले में 15000 टन से छोटे आकार के पोतों का भी प्रहस्तन किया है। ऐसी स्थिति में, 12500 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर को प्राप्त करना असंभव नहीं होगा। इसके अलावा, वीपीटी द्वारा स्पष्ट की गई प्रहस्तन दर की स्थिति वर्तमान परिदृश्य के संदर्भ से है। पत्तन ने इस बात की पुष्टि नहीं की है कि यही स्थिति अगले 30 वर्षों के उन्नत समय में भी लागू की जा सकेगी या

नहीं। असल में इस सुविधा में, 560 मीटर लंबाई के अपेक्षाकृत बड़े कवे की अभिकल्पना की गई है ताकि हैंडीमैक्स और हाईहैंडीमैक्स पोतों का प्रहस्तन संभव हो सके। यह ध्यान देने योग्य है कि वीपीटी द्वारा परिकल्पित उपस्कर प्रोफाइल, बड़े आकार के पोतों की जरूरतें पूरी करने के लिये है, जैसाकि पत्तन द्वारा अक्टूबर 2012 के अपने प्रस्ताव में बताया गया है। इसलिये, यद्यपि अधिक क्षमता वाली क्रेनों की तैनाती की योजना की गई है, किन्तु उसी समय, भविष्य में लागू किये जाने वाले अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिये, वीपीटी के वर्तमान परिदृश्य के आधार पर छोटे आकार के पोतों के प्रहस्तन की अनुकूलता के लिये क्रेनों की पोत दिवस आऊटपुट घटाना सही नहीं जान पड़ता है।

उपरोक्त स्थिति की नज़र से, लाइमस्टोन, अन्य अयस्क और लाइमनाइट सैंड समेत सुविधा पर प्रहस्तित किये जाने के लिये परिकल्पित सभी तरह के शुष्क बल्क कार्गो के लिये 12500 टन प्रतिदिन प्रतिक्रेन की समान प्रहस्तन दर पर विचार किया गया है। इस प्रकार, 2 एचएमसी के लिये 25000 टन प्रतिदिन की समान प्रहस्तन दर पर विचार किया गया है।

- (ड) 70% उपयोगिता पर 365 दिनों के लिये 25000 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर पर विचार करते हुए सुविधा की इष्टतम टर्मिनल क्षमता, वीपीटी द्वारा अनुमानित 5.78 मिलियन टन वार्षिक की इष्टतम टर्मिनल क्षमता की तुलना में 6.39 मिलियन टन वार्षिक परिगणित होती है।
- (च) बहुउद्देश्य बर्थ के लिये अपफ्रंट मार्गदर्शी अलग से यार्ड क्षमता के निर्धारण की अपेक्षा नहीं करते हैं। वीपीटी ने बताया है कि भूमि के 19.64 हैक्टेयर्स के प्रस्तावित आबंटन में से भूमि का 12.41 हैक्टेयर्स क्षेत्रफल 63.18% स्टाकिंग क्षेत्र के लिये चिन्हित किया गया है और शेष 36.81% सहायक सुविधाओं के लिये। भूमि के 19.64 हैक्टेयर्स की क्षेत्रफल आवश्यकता के लिये वीपीटी के निर्णय पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।
- (vi) अपने संशोधित प्रस्ताव में वीपीटी द्वारा अनुमानित पूंजी लागत रु.393 करोड़ है जिसमें से रु.134.01 करोड़ बर्थिंग गतिविधि के लिये अनुमानित है और रु.258.99 करोड़ कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिये अनुमानित है।

(क) बर्थिंग गतिविधि

- (i) अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार बर्थ किराया सेवाओं के लिये पूंजीगत लागत में बर्थ निर्माण की लागत और बर्थ के साथ-साथ की गई/की जाने वाली, यदि कोई हो, निकर्षण की लागत भी शामिल है। मार्गदर्शी अपेक्षा करते हैं कि लागत पर वैसी ही विचार किया जाए जैसे पत्तन द्वारा अनुमानित किया गया है।
- (ii) बर्थ किराया सेवाओं के लिये कुल पूंजीगत लागत रु.134.01 करोड़ की अनुमानित की गई है, जिसमें से रु.103.87 करोड़ बर्थ-निर्माण के लिये अनुमानित की गई है, रु.3.72 करोड़ बर्थ फिक्सचर्स की मद में और शेष रु.26.42 करोड़ निकर्षण की मद में अनुमानित किये गए हैं।

वीपीटी ने सिविल लागत की मदों के लिये दर-विश्लेषण प्रस्तुत किया है। वीपीटी द्वारा विचार की गई दरें वीपीटी की जून 2008 से लागू दर अनुसूची में तैयार किये गए दर विश्लेषण और नवीनतम संशोधनों और प्रचलित बाजार दरों/कोटेशनों पर आधारित बतायी गयी हैं। वीपीटी द्वारा प्रस्तुत दर-विश्लेषण से यह देखा गया है कि अनेक सिविल कार्यों के लिये वीपीटी ने सिविल कार्यों की उन दरों पर वृद्धि के तत्व के साथ विचार किया है जिन पर विगत में वीपीटी के मामले में, निपटाए गए अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में भरोसा किया गया था।

अनुमानों में विस्तृत संरचना (स्ट्रक्चरल) ड्राइंग्स, वर्क कान्ट्रैक्ट टैक्स आदि के आधार पर आकस्मिकताओं, सुपरविजन प्रभारों (चार्ज), प्राथमिक अनुमान तैयार करने, विस्तृत अनुमान तैयार करने की मद में प्रावधान किया गया है। बर्थिंग गतिविधि के लिये सिविल लागत पर उसी रूप में भरोसा किया गया है, जिस रूप में पत्तन ने अनुमान लगाया है।

## (ख) कार्गो प्रहस्तन गतिविधि ,

## (i) सिविल कार्यः

अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शी बहुउद्देशीय बर्थ में अपेक्षित सिविल कार्यों का व्यापक निदेश करते हैं और यह अपेक्षा करते हैं कि सिविल लागत पर, पत्तन न्यास द्वारा प्रदत्त अनुमानों के अनुसार विचार किया जाए। सिविल वर्क्स की मदें, जैसी पत्तन द्वारा अनुमानित की गई, सामान्यतः बहुउद्देशीय बर्थ के लिये मार्गदर्शियों में अनुबंधित मदों की मानदंडीय सूची के अनुसार ही होती हैं। वीपीटी ने, कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से संबंधित सिविल लागतों का अनुमान रु.92.81 करोड़ लगाया है। यह अनुमानित लागत वर्तमान ढांचों को हटाने, सतह को सख्त करने, जल-निकासी, भूमि-सतह के सुधार, रेलवे, कन्वेयर गैलरी, स्थानान्तरण सदन, ड्राइव-हाउसेस, बर्थ के पीछे पक्का क्षेत्र, क्षेत्र की प्रकाश व्यवस्था, स्टेक एरिया में आंतरिक सड़कों और चहार दीवार और हरे-भरे वृक्षारोपण समेत बैंक-अप एरिया के विकास से संबंधित है।

वीपीटी ने सिविल लागत की मदों के लिये दर-विश्लेषण प्रस्तुत किया है। वीपीटी द्वारा मानी गई दरें, जून 2008 से प्रभावी वीपीटी की दर-अनुसूची में तैयार किए गए दर-विश्लेषण के आधार पर और नवीनतम संशोधनों और प्रचलित बाजार दरों/भाव-प्रस्तावों के अनुसार बताई गई हैं। वीपीटी द्वारा प्रस्तुत दर-विश्लेषण से देखा गया है कि वीपीटी ने अनेक सिविल कार्यों के लिये सिविल कार्यों की उन दरों पर वृद्धि के तत्व के साथ विचार किया है जिन पर वीपीटी के मामले में विगत में निपटाए गए अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में विश्वास किया गया था।

अनुमानों में, विस्तृत स्ट्रक्चरल ड्राइंग्स, वर्क कांट्रैक्ट टैक्स आदि के आधार पर आकस्मिकताओं, सुपरविजन चार्जों, प्राथमिक अनुमान तैयार करने, विस्तृत अनुमान तैयार करने की मद में प्रावधान किया गया है। कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिये सिविल लागत, जैसी पत्तन द्वारा अनुमानित की गई, पर विश्वास किया गया है।

## (ii) उपकरण लागतः

(क) बहुउद्देशीय बर्थ के लिये अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण मार्गदर्शियों में ईएलएल क्रेनों, फॉर्कलिफ्ट ट्रकों और पे-लोडरों की तैनाती का अनुबंध किया गया है। वीपीटी ने सुविधा में कार्गो प्रहस्त गतिविधियाँ संचालित करने के लिए एचएमसी, मोबाइल हॉपर्स, कन्वेयर प्रणालियाँ, स्टेकर्स, डम्पर्स और पे-लोडर्स तैनात करने की योजना बनाई है। जैसाकि आयात कार्गो के मामले में, वीपीटी द्वारा बताया गया है, कार्गो को एचएमसी द्वारा मोबाइल हॉपर्स में उतारने के बाद ओवर हैड कन्वेयर्स कार्गो को बर्थ स्थित हॉपर्स से भंडारण यार्ड में स्थानांतरित कर देंगे, जिसे आगे चलकर पे-लोडरों द्वारा संभाल लिया जाएगा। निर्यात कार्गो के बारे में, कार्गो को डम्परों द्वारा स्टेक यार्ड से बर्थ और वहाँ के बाद बर्थ पर पहले से चढ़ा बनाकर रखा गया कार्गो एचएमसी द्वारा पोत के प्रवेश द्वारों पर लादा जाएगा। वीपीटी ने यह भी बताया है कि। चूंकि प्रस्तावित सुविधा में कार्गो घटक संरचना में कोई सामान्य कार्गो / ब्रेक बल्क कार्गो अवयव नहीं है, इसने फोर्क लिफ्ट ट्रकों को तैनात करने पर विचार नहीं किया है। इसके अलावा वीपीटी ने यह भी बताया है कि सुविधा में तैनाती के लिए इसके द्वारा परिकल्पित उपस्करों का बड़ा बड़े-बड़े के आकार के पोतों का प्रहस्तन कर सकेगा और बर्थ के लिए प्रस्तावित बहुविध कार्गो के अनुकूल रहेगा। पत्तन द्वारा प्रस्तुत टेक्नोईकॉनॉमिक फीजिबिलिटी रिपोर्ट (टीईएफआर) कहती है कि प्रहस्तित किये जाने वाली वस्तुओं की विविधता पूर्ण प्रकृति स्टेकयार्ड और बर्थ के बीच के अंतर, विभिन्न वस्तुओं की लदान/उताराई की घटती-बढ़ती दरों को ध्यान में रखते हुए ऊपर वर्णित उपकरण-उपस्कर योजना आवश्यक हो जाएगी। यह ध्यान देने योग्य है कि अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिये मार्गदर्शियों की धारा 3.2 पत्तन द्वारा प्रस्तुत औचित्य के आधार पर मानदंडों में आवश्यक समायोजन

करने हेतु, मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंडों पर अपना प्रभाव डालने वाली पत्तन की विशिष्ट स्थितियों के मददे नजर इस प्राधिकरण को लचीलापन प्रदान करती है। वीपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के मददे नजर और, चूंकि संभावित बोलीदाताओं में से न तो किसी बोलीदाता ने और न ही किसी उपयोगकर्ता ने प्रस्तावित उपस्कर योजना के प्रति (अभी तक) कोई बिंदुवार आपत्ति दर्ज की है, यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा प्रस्तावित उपस्कर योजना पर विचार करने का इच्छुक है।

(ख) (i) सुविधा में 100-100 टन क्षमता की 2 एचएमसी पर विचार करने की स्थिति पर पहले विचार विमर्श हो चुका है।

(ii) विशिष्ट अनुरोध के बाद भी, वीपीटी ने प्रत्येक प्रकार के उपकरणों की तैनाती की संख्या पर अपना औचित्य प्रस्तुत नहीं किया है। तथापि, यह पता होते हुए भी कि प्रत्येक प्रकार के उपकरण तैनात करने की संख्या टीईएफआर के अनुसार है और यह भी, कि चूंकि किसी भी उपयोगकर्ता/संभावित बोलीदाताओं ने प्रत्येक उपकरण की तैनाती की जाने वाली संख्या पर कोई बिंदुवार आपत्ति व्यक्त नहीं की है, प्रत्येक प्रकार के उपकरण की तैनाती की जाने वाली संख्या पर, जैसी पत्तन द्वारा विचार की गई है, विश्वास किया जाता है।

(ग) वीपीटी ने, 100 टन क्षमता की एक एचएमसी की बुनियादी लागत रु.32.59 करोड़ के समर्थन में कोई दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया है। इस संबंध में यह याद रखा जाए कि इस प्राधिकरण ने, आदेश सं.टीएमपी/56/2008-वीपीटी दिनांक 16 जून 2010 के माध्यम से वीपीटी में 100 टन एचएमसी के लिये किराया प्रभार निर्धारित करते समय एचएमसी की लागत रु.25.28 करोड़ पर विश्वास किया था (एक यूरो की विनिमय दर रु.58.26 प्रति यूरो के आधार पर) यह विचार करते हुए कि यूरो की प्रचलित विनिमय दर रु.71.47 प्रति यूरो है और बीच की अवधि के दौरान एचएमसी की लागत में वृद्धि को भी हिसाब में लेते हुए, वीपीटी द्वारा 100 टन क्षमता की एक एचएमसी की लागत रु.32.59 करोड़ विचार किया जाना तार्किक जान पड़ता है और इसलिये उस पर विश्वास किया जाता है।

(घ) पूंजीगत लागतों की गणना में वीपीटी द्वारा विचार की गई प्रत्येक उपकरण की आधार दर के समर्थन में बजट संबंधी भाव प्रस्ताव (कोटेशन) प्रस्तुत करने के विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, वीपीटी ने अपेक्षित बजटरी कोटेशन पेश नहीं किया है। वीपीटी ने बताया है कि उसने उपकरण की उस लागत पर विश्वास किया है, जिस पर प्रशुल्क आदेश सं.टीएमपी/58/2008-वीपीटी दिनांक 27 नवंबर 2009 में आधार रूप में विचार किया गया है और उसके बाद इसने 6% के वार्षिक वृद्धि अवयव पर विचार किया है।

वीपीटी द्वारा ऊपर संदर्भित आदेश, वीपीटी के सामान्य कार्यों बर्थ पर कोकिंग कोल और स्टीम कोल के मशीनों द्वारा प्रहस्तन के लिये अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते हुए पारित किया गया आदेश है। यह ध्यान देने योग्य है कि कथित सुविधा पर मोबाइल हॉपर्स, पे-लोडर्स, स्टेकर्स और कन्वेयर्स की तैनाती की परिकल्पना की गई थी। वीपीटी ने उसी लागत पर विचार किया है जिस पर कथित आदेश में भरोसा किया गया था और तब, 6% वार्षिक का वृद्धि अवयव लागू किया। इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि भीतरी बंदरगाह में, विगत में, शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिये यांत्रिक प्रहस्तन सुविधाओं के साथ बर्थ सं.डब्ल्यूक्यू-7 के विकास के लिये अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय दस्तावेजी साक्ष्यों के अभाव में आदेश सं.टीएमपी/16/2011-वीपीटी

दिनांक 29 जून 2011 के माध्यम से मोबाइल हॉपर्स और फ्रंटएंड लोडर्स की उसी लागत पर विचार किया गया था जो वृद्धि अवयव के साथ वीपीटी के अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण मामलों में अनुमत की गई थी।

इस स्थिति की दृष्टि से, प्रत्येक उपस्कर की लागत पर जैसी वीपीटी द्वारा विचार की गई है। इस विश्लेषण में भरोसा किया गया है।

(ड) बिजली के कार्यों की लागत रु.3.58 करोड़ पर जैसी पत्तन द्वारा प्रस्तुत की गई है, एक मुश्त विचार किया गया है।

(च) सिविल और उपस्कर लागत के 5% के रूप में विविध पूंजी लागत अनुमानित की गई है जो बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल हेतु मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानकों के अनुसार हैं।

(vii) नियोजित पूंजी पर प्रति लाभ, मार्गदर्शियों ने प्रदत्त मानदंडों के अनुसार, अनुमानित पूंजी लागत के 60% पर परिगणित की गई है।

(viii) प्रचालन लागत:

(क) विद्युत लागत

(i) प्रकाश व्यवस्था के लिये :- पत्तन द्वारा 19.64 हेक्टेयर्स भूमि की प्रकाश व्यवस्था के संबंध में विद्युत लागत 240000 यूनिट प्रति हेक्टेयर्स वार्षिक की विद्युत खपत के आधार पर रु.6.17 प्रति यूनिट की दर पर अनुमानित की गई है।

वीपीटी द्वारा अंगीकृत 2.4 लाख यूनिट प्रति हेक्टेयर वार्षिक की विद्युत खपत यार्ड के प्रकाशन के लिये खर्ची की मात्रा निर्धारित करने के लिये, लिक्विड बल्क टर्मिनल के लिये अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंड है।

बहुउद्देशीय बर्थ के लिये अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शी, यार्ड की प्रकाश व्यवस्था के लिये विद्युत खपत का कोई मानदंड प्रदान नहीं करते। फिर भी, यार्ड की प्रकाश व्यवस्था तो आवश्यक है। इसलिये, वीपीटी द्वारा विचार की गई 240000 यूनिट प्रति हेक्टेयर प्रतिवर्ष की विद्युत खपत पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है। यह ध्यान देने योग्य है कि यार्ड की प्रकाश व्यवस्था हेतु विद्युत लागत पर, केओपीटी के आउटर टर्मिनल स्थित बहुउद्देशीय नदी पोतघाट के लिये अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के मामले में भी विचार किया गया है।

(ii) स्टेक समेत कन्वेयर प्रणाली के लिये

चूंकि आयात कार्गो के लिये कन्वेयर प्रणाली का उपयोग किये जाने की परिकल्पना की गई है, पत्तन ने 0.6 यूनिट प्रति टन की विद्युत खपत के आधार पर रु.6.17 प्रति यूनिट की दर से आयात कार्गो के लिये विद्युत लागत का अनुमान लगाया है।

जैसा कि पहले स्पष्ट किया गया है, लाइम स्टोन (आयात कार्गो) की प्रतिदिन प्रहस्तन दर में किये गए परिवर्तन को देखते हुए कन्वेयर द्वारा प्रहस्तित किया जाने वाला कुल आयात कार्गो, पत्तन द्वारा किये गए 42.96 टन की बजाय 47.51 टन परिगणित होता है।

0.6 यूनिट्स प्रतिटन की विद्युत खपत के संबंध में, वीपीटी ने बताया है कि यह वीपीटी के मौजूदा मैकेनिकल और हैंडलिंग कॉम्प्लैक्स स्थित स्टेकर समेत आयरन ओर रिसीविंग सिस्टम की वास्तविक विद्युत खपत पर आधारित है। आयात कार्गो प्रहस्तन के लिये 0.6 यूनिट्स प्रतिटन की विद्युत खपत के संबंध में वीपीटी द्वारा बतायी गई स्थिति पर विचार किया गया है।

- (iii) जैसाकि ऊपर बताया गया है, वीपीटी ने प्रति यूनिट विद्युत-लागत लगभग रु.6.17 प्रति यूनिट पर विचार किया है। वीपीटी ने इस संबंध में गणनाएं प्रस्तुत की हैं। उसी पर विचार किया है।

(ख) ईंधन लागत :

- (i) एचएमसी:  
बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिये मार्गदर्शियों में प्रदत्त ईंधन की खपत का मानदंड 3 ईएलएल क्रेनों के प्रचालन के संदर्भ से है। चूंकि, वीपीटी ने कार्गो प्रहस्तन के लिये 100-100 टन क्षमता की दो एचएमसी तैनात करने का प्रस्ताव किया है, इसने एक-एक एचएमसी द्वारा 70 लिटर प्रति घंटा की ईंधन खपत का आकलन करके एचएमसी के लिये ईंधन लागत अनुमानित की है। 70 लिटर प्रति घंटा की ईंधन खपत, केओपीटी की नदियों से संबंधित पोतघाट परियोजना के साथ-साथ शालुक्खाली में बहुउद्देशीय बर्थों में 100-100 टन क्षमता की एचएमसी के संदर्भ से अनुमत की गई है।

वीपीटी द्वारा ईंधन लागत का अनुमान 2 एचएमसी के लिये प्रचालन के 12860 घंटों पर (6430 घंटे प्रति एचएमसी) विचार करते हुए लगाया गया है। प्रदत्त मानदंडों को लागू करते हुए प्रचालन घंटों की ठीक-ठीक संख्या (अर्थात् 365 दिन x 24 घंटे x 70% उपयोगिता) प्रति एचएमसी 6132 घंटे परिकल्पित होती है। इसलिये, 2 एचएमसी के लिये, वीपीटी द्वारा विचार किये गए 12860 घंटों की बजाय, 12264 घंटों पर विचार किया गया है।

- (ii) पे-लोडर्स :  
12 लिटर्स प्रति घंटा प्रति पे-लोडर की खपत और प्रत्येक पे-लोडर का एक वर्ष में 4000 घंटे तक उपयोग किया जाना, 10 टन पे-लोडरों के लिये अपफ्रंट मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंडों के अनुरूप देखे गए हैं।

- (iii) डम्पर्स :  
दस अदद डम्पर्सों के प्रचालन के लिये ईंधन की लागत का अनुमान लगाने के लिये वीपीटी ने, 4623.7 घंटे प्रति डंपर प्रतिवर्ष के लिये 4 लिटर प्रति घंटा प्रति डंपर की दर से ईंधन खपत पर विचार किया है।

4 लिटर्स प्रति घंटा प्रति घंटा की खपत केओपीटी के आउटर टर्मिनल-1 स्थित नदियों से संबंधित पोतघाट के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के समय विचार किये गए ट्रिपर ट्रक्स के लिये ईंधन खपत और केओपीटी में शालुक्खाली स्थित बहुउद्देशीय बर्थों के मामले में विचार किये गए डंपर ट्रकों के लिये ईंधन खपत के अनुरूप देखा गया है।

वीपीटी ने 10 डंपरों के 46237 वार्षिक कामकाजी घंटों पर विचार किया है। उसने उस संबंध में गणनाएं भेज दी हैं। जैसाकि पहले बताया गया है, डंपरों से परिकल्पना की गई है कि वे स्टैक यार्ड से बर्थ तक निर्यात कार्गो ले जाएंगे। तदनुसार आकलित कामकाजी घंटे निर्यात कार्गो पर विचार करते हैं। निर्यात कार्गो के मामले में उच्चतर प्रहस्तन दर पर विचार करने के कारण निर्यात कार्गो के प्रहस्तन हेतु सुविधा की क्षमता में वृद्धि की दृष्टि से, जैसाकि पहले बताया गया है, कामकाजी घंटे 51140 किये गये हैं।

- (iii) वीपीटी द्वारा विचार की गई ईंधन की यूनिट लागत रु.50.39 प्रति लिटर को, प्रचलित बाजार दर को प्रतिबिम्बित करने के लिये बदल कर रु.51.35 प्रति लिटर किया गया है।



- (ग) सिविल कार्यों पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत, सिविल लागत (वर्तमान ढांचों को गिराने से संबंधित लागत को छोड़कर) के 1% पर और मैकेनिकल उपकरण और विद्युत उपकरण लागत के 5% पर अनुमानित की गई है जो मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानकों के अनुरूप है।
- (घ) बीमा लागत सकल अचल परिसंपत्तियों की लागत (वर्तमान ढांचों को गिराने की लागत को छोड़कर) के 1% पर अनुमानित की गई है और अन्य व्ययों का अनुमान, वीपीटी द्वारा, अचल परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 5% पर किया गया है, जो मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंडों के अनुसार है।
- (ङ) मूल्यहास की गणना, परिसंपत्तियों के विभिन्न प्रासंगिक समूहों के लिये सरल रेखा विधि के तहत, कंपनी अधिनियम 1956 में प्रदत्त दरों के अनुसार सिविल लागत पर 3.34% की दर से और उपस्कर लागत पर 10.34% की दर से की गई है और अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिये मार्गदर्शियों के अनुरूप है।

वीपीटी ने मूल्यहास अन्य परिसंपत्तियों पर परिगणित नहीं किया है। इसलिये, अन्य परिसंपत्तियों पर मूल्यहास, सिविल और उपस्कर लागत के अवयव के अनुपात में दर पर समुचित रूप से विचार करके परिकलित किया गया है।

- (च) स्मरण रहे कि इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं.टीएएमपी/63/2011-वीपीटी दिनांक 18 जून 2012 के माध्यम से, पंचवर्षीय अवधि 2008-2013 के लिये वीपीटी भूखंडों के विभिन्न क्षेत्रों के लिये पट्टेदारी किराये निर्धारित किये हैं। वीपीटी द्वारा सुविधा भोगी को आबंटित किये जाने हेतु प्रस्तावित भूखंड तीन क्षेत्रों में स्थित पाया गया है, यथा, क्षेत्र-II ए1, क्षेत्र-VIII और क्षेत्र-IX ए1 क्षेत्र-II ए1, क्षेत्र-VIII और क्षेत्र-IX ए के लिये इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित पट्टेदारी किराये क्रमशः रु.181.52 प्रति वर्ग गज वार्षिक, रु.82.34 प्रति वर्ग गज वार्षिक और रु.84.30 प्रति वर्ग गज वार्षिक हैं और 1 अप्रैल 2008 से लागू हैं। इन कथित दरों का 2% वार्षिक की दर से तब तक बढ़ाया जाना है जब तक कि ये दरों सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन से संशोधित नहीं हो जाती है। वीपीटी ने पहले तो कथित पट्टेदारी किरायों को (वर्ग गज से) वर्गमीटर में परिवर्तित किया है। उसके बाद इसने वर्ष 2012-13 के दौरान लागू किये जाने के लिये दर निकालने/ प्राप्त करने हेतु दरों को 2% वार्षिक की दर से बढ़ाया है। इस अवधि 2012-2013 में क्षेत्र-II ए1, क्षेत्र-VIII और क्षेत्र-IX ए के लिये लागू की जाने वाली दरें क्रमशः रु.235/- प्रति वर्गमीटर वार्षिक रु.106.60 प्रति वर्ग मीटर वार्षिक और रु.109.14 प्रति वर्गमीटर वार्षिक होंगी। तदनुसार, वीपीटी द्वारा 196433 वर्गमीटर (19.64 हेक्टेयर्स) के लिये, अर्थात् क्षेत्र-II ए1 में 10,000 वर्गमीटर, क्षेत्र-VIII में 93290 वर्गमीटर और क्षेत्र-IX ए में 93143 वर्गमीटर के लिये पट्टेदारी किराये की गणना की गई है।
- (छ) प्रचालन लागतों में किये गए परिवर्तनों के आधार पर, जैसाकि पहले बताया गया है, कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिये प्रचालन लागत, पत्तन के अनुमान रु.57.25 करोड़ की तुलना में, रु.58.39 करोड़ परिकलित होती है।

- (ix) मार्गदर्शियों में बर्थिंग सेवा के लिये प्रचालन लागत के प्रति अपेक्षा की गई है कि यह बर्थ लागत के 1% पर अनुमानित की जाए।

वीपीटी ने अनुरक्षण के मद में 1% के प्रदत्त मानदंड से अलग, बर्थिंग सेवा की प्रचालन लागत अनुमानित करते समय, बर्थ के निर्माण और निकर्षण से संबंधित सकल पूंजी लागत के 1% पर बीमा पर और 3.34% पर मूल्यहास पर विचार किया है।

यद्यपि, मार्गदर्शी, बर्थ लागत के 1% पर प्रचालन लागत को सीमित करते हैं, परिसंपत्तियों को पर्याप्त बीमा कवर की सुरक्षा अपेक्षित है और इस तथ्य से कि टूट-फूट के कारण परिसंपत्ति का मूल्य गिरता जाएगा, इन्कार नहीं किया जा सकता। अन्य महापत्तन न्यासों में अपक्रंट बर्थ किराया निर्धारित करते समय इस स्थिति को स्वीकार किया गया था और बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व आवश्यकता का आकलन करने के लिये बीमा की लागत और मूल्यहास पर विचार किया गया था।

786 GI/13-9

ऊपर वर्णित स्थिति की दृष्टि से, बीमा लागत और मूल्यहास लागत पर, बर्थ किराया सेवा से राजस्व आवश्यकता के आकलन के लिये प्रचालन लागत का अनुमान लगाते समय, इस मामले में भी विचार किया जाता है, जैसा पत्तन द्वारा भी प्रस्तावित है।

- (x) अप्रकृत प्रशुल्क निर्धारित करने के लिये वीपीटी द्वारा प्रस्तुत विवरणी उपरोक्त विश्लेषण के अनुसार परिवर्तित की गई है। परिवर्तित विवरणी की एक प्रति **संलग्नक-1** में जोड़ी गई है।
- (क) कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिये वार्षिक राजस्व आवश्यकता, जो प्रचालन लागत और नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ का योग है, पत्तन द्वारा अनुमानित रु.98.69 करोड़ की तुलना में रु.99.84 करोड़ है।
- (ख) बहुउद्देशीय बर्थ के लिये मार्गदर्शियों के अनुसरण में, वीपीटी ने कुल राजस्व आवश्यकता का 90% प्रहस्तन प्रभार की मद में और 5-5% भंडारण प्रभार तथा विविध प्रभार की मद में प्रभाजित किया है।
- (ग) जैसाकि पहले बताया गया है, आयात कार्गो को बर्थ पर मोबाइल हॉपर्स से भंडारण यार्ड तक ले जाने के लिये ओवर हैड कन्वेयर्स को तैनात किया जाएगा। चूंकि आयात कार्गो के प्रहस्तन के लिये मोबाइल हॉपर्स, कन्वेयर्स और स्टेकर्स तैनात करने की योजना की गई है, देखा गया है कि वीपीटी ने कन्वेयर्स, मोबाइल हॉपर्स से संबंधित सभी लागतें, अर्थात् कन्वेयर गैलरी, ट्रांसफर हाउसेस, ड्राइव हाउसेस से संबंधित सिविल लागतें, मोबाइल हॉपर्स कन्वेयर और स्टेकर्स की पूंजी लागत और कथित उपकरणों पर प्रतिलाभ, बीएफ स्लैंग, अयस्क और लाइमनाइट सैंड जैसे निर्यात कार्गो की प्रति टन प्रहस्तन दर परिगणित करते समय, शामिल नहीं की हैं। इसी तरह, चूंकि डंपर्स का उपयोग केवल निर्यात कार्गो प्रहस्तन के लिये किये जाने हेतु परिकल्पित है, आयात कार्गो की प्रतिटन प्रहस्तन दर परिगणित करते समय डंपर्स की पूंजी लागत और प्रचालन लागत को बाहर रखा गया है। सिविल पूंजी लागतें और अन्य उपकरणों की लागत जो प्रकृति से समान है, अर्थात् दोनों, आयात और निर्यात कार्गो के प्रहस्तन के लिये उपयोग की जाने वाली, आयात कार्गो और निर्यात कार्गो के अनुपात अर्थात्, क्रमशः 74.38% और 25.62% में, आयात कार्गो और निर्यात कार्गो की मदों में प्रभाजित की गई हैं। किये गए परिवर्तनों के आधार पर, जैसाकि विश्लेषण के पिछले भाग में बताया गया है, इस विषय में वीपीटी द्वारा अपनाए गए नजरिये का अनुसरण करते हुए, आयात कार्गो और निर्यात कार्गो के लिये राजस्व आवश्यकता क्रमशः रु.74.34 करोड़ और रु.15.52 करोड़ परिगणित होती है जबकि वीपीटी द्वारा इसे आयात कार्गो और निर्यात कार्गो के लिये क्रमशः रु.73.52 करोड़ और रु.15.30 करोड़ अनुमानित किया गया है।
- (घ) आयात कार्गो के लिये राजस्व आवश्यकता और कार्गो की क्षमता पर विचार करते हुए, मैग्नीज अयस्क, बॉक्साइट, जिप्सम और लाइमस्टोन जैसे आयात कार्गो के प्रहस्तन के लिये प्रतिटन दर, पत्तन द्वारा प्रस्तावित रु.171.16 प्रति मी.ट. की तुलना में रु.156.47 प्रति मी.ट. परिगणित होती है। इसी प्रकार, निर्यात कार्गो के लिये राजस्व आवश्यकता और निर्यात कार्गो की क्षमता पर विचार करते हुए, बीएफ स्लैंग, अन्य अयस्क और लाइमस्टोन सैंड जैसे निर्यात कार्गो के प्रहस्तन के लिये प्रतिटन दर, पत्तन द्वारा प्रस्तावित रु.103.40 प्रति मी.ट. की बजाय रु.94.82 प्रति मी.ट. परिगणित होती है।
- (ङ) वीपीटी ने, बॉक्साइट को छोड़कर, समस्त कार्गो प्रोफाइल को, प्रस्तावित सुविधा में, प्रकृति से विदेशी माना है और बॉक्साइट को ही केवल, प्रकृति से तटीय माना गया है। तदनुसार, वीपीटी द्वारा परिकल्पित प्रतिटन दर, मैग्नीज अयस्क, जिप्सम, लाइमस्टोन, बीएफ स्लैंग, अन्य अयस्क और लाइमनाइट सैंड जैसे विदेशी कार्गो प्रहस्तन के लिये और बॉक्साइट के प्रहस्तन के लिये जो प्रकृति से तटीय है दर है। इस तरह की अवधारणा के लिये आधार प्रस्तुत करने हेतु एक विशिष्ट प्रश्न के संदर्भ में, वीपीटी ने सुविधा पर प्रहस्तित किये जाने के लिये प्रस्तावित कार्गो के संबंध में वर्ष 2009-10 से 2011-12 के वर्षों के लिये पत्तन पर (वीपीटी पर निजी प्रचालक यथा, वैज्ञानिक सीपोर्ट्स लिमिटेड-(वीएसपीएल)) विदेशी/तटीय का वितरण-विभाजन प्रस्तुत किया है जो दर्शाता है कि सुविधा में प्रहस्तित किये जाने के लिये प्रस्तावित सभी कार्गो, पिछले 3 वर्षों के दौरान, बॉक्साइट को छोड़कर, विदेशी कार्गो रहा है। केवल बॉक्साइट ही तटीय कार्गो/यातायात रहा है। इस विषय में, पत्तन के निर्णय पर भरोसा किया गया है।

(च) मार्गदर्शियों में प्रदत्त आयात कार्गो के लिये 5 निःशुल्क दिवसों और निर्यात कार्गो के लिये 15 निःशुल्क दिवसों के मुकाबले पत्तन ने आयात कार्गो के लिये 10 दिनों के और निर्यात कार्गो के लिये 20 दिनों की निःशुल्क अवधि का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में एक विशिष्ट प्रश्न के संदर्भ में, वीपीटी ने औचित्य सिद्ध करना चाहा है कि मापतौल में बचत/मितव्ययिता प्राप्त करने के उद्देश्य से छोटे उपयोगकर्ताओं द्वारा निर्यात/आयात की छोटी मात्राओं के समूहन की दृष्टि से और वैसल-चार्टर की व्यावहारिकता को नज़र में रखते हुए ठहरने का समय और निःशुल्क दिनों की संख्या व्यवस्थित है। वीपीटी द्वारा प्रस्तुत औचित्य के आधार पर आयात कार्गो के लिये 10 दिनों की निःशुल्क अवधि और निर्यात कार्गो के लिये 20 दिनों की निःशुल्क अवधि पर, जैसाकि पत्तन द्वारा प्रस्तावित है इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

(छ) पत्तन द्वारा प्रस्तुत विश्लेषण के आधार पर ठहरने का औसत समय 30 दिन मानते हुए, 10 दिन की निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभार लगाने हेतु वीपीटी ने आयात कार्गो के 25.21% पर विचार किया है। इसी प्रकार, ठहरने का औसत समय 40 दिन मानते हुए, 20 दिनों की निःशुल्क अवधि के बाद, यह माना गया है कि 22.10% निर्यात कार्गो पर भंडारण प्रभार लगाया जा सकेगा। आयात कार्गो के मामले में औसत ठहरने का समय 30 दिन और निर्यात कार्गो के मामले में ठहरने का औसत समय 40 दिन वीपीटी में पिछली परंपराओं के अनुसार बताया गया है। इसके अलावा, इस आयात कार्गो में से कार्गो का 80% अनुमानित रूप से पहले 10 दिन में क्लीयर हो जाएगा और शेष 20% कार्गो अगले 10 दिनों में क्लीयर होने का अनुमान है। वीपीटी द्वारा प्रस्तुत गणना इस स्थिति को प्रतिबिम्बित करती है। परिवर्तित राजस्व आवश्यकता पर आधारित प्रति टन भंडारण दर, सुविधा पर प्रहस्तित किये जाने के लिये प्रस्तावित आयात कार्गो के लिये, निःशुल्क अवधि के बाद पहले दस दिन के दौरान, रु.3.13 प्रतिटन परिगणित होती है। बाद वाले स्लैब/चरण के लिये दर, वीपीटी के प्रस्ताव के अनुसार, पहले स्लैब के दर का डेढ़ गुना प्रदान की गई है।

इसी प्रकार, निर्यात कार्गो में से, कार्गो का 80% अनुमानित रूप से पहले 10 दिन में क्लीयर हो जाने की उम्मीद है और शेष 20% अगले दस दिनों में क्लीयर हो जाएगा। वीपीटी द्वारा प्रस्तुत गणना इस स्थिति को दर्शाती है। सुविधा पर प्रहस्तित किये जाने के लिये प्रस्तावित निर्यात कार्गो के लिये, निःशुल्क अवधि के बाद पहले दस दिन के दौरान, प्रतिटन भंडारण दर, परिवर्तित राजस्व आवश्यकता के आधार पर, रु.2.17 प्रतिटन परिगणित होती है। बाद के स्लैब के लिये दर, वीपीटी के प्रस्ताव के अनुसार, पहले स्लैब की दर का डेढ़ गुना प्रदान की गई है।

(ज) विविध गतिविधि से आयात कार्गो के लिये परिवर्तित राजस्व आवश्यकता और आयात कार्गो की क्षमता पर विचार करते हुए, मैंगनीज़ अयस्क, बॉक्साइट, जिप्सम और लाइमस्टोन जैसे आयात कार्गो के लिये प्रतिटन विविध प्रभार, पत्तन द्वारा प्रस्तावित रु.9.51 प्रतिटन की बजाय रु.8.69 प्रति मी.ट. परिगणित होता है। इसी प्रकार, निर्यात कार्गो के लिये परिवर्तित राजस्व आवश्यकता और निर्यात कार्गो की क्षमता पर विचार करते हुए, बीएफ स्लैंग, अन्य अयस्क और लाइमनाइट सैंड जैसे निर्यात कार्गो के लिये प्रति टन विविध दर, पत्तन द्वारा प्रस्तावित रु.5.74 प्रति मी.ट. के बजाय, रु.5.27 प्रति मी.ट. परिगणित होती है।

(झ) बर्थिंग सेवा से राजस्व आवश्यकता, पत्तन द्वारा रु.28.60 करोड़ अनुमानित की गई है। वीपीटी में विदेशगामी पोतों के लिये, रूपयों की मुद्रा में, बर्थ किराया रु.1.033 प्रति जीआरटी प्रतिघंटा या उसका अंश प्रस्तावित किया है और तटीय पोतों के लिये रु.0.62 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका अंश प्रस्तावित किया है।

बर्थ किराया परिगणित करने के लिये वीपीटी द्वारा अपनायी गई कार्य विधि, सामान्य रूप से, इस प्राधिकरण द्वारा अन्य अपक्रंट प्रशुल्क मामलों में अपनायी गई कार्यविधि के अनुरूप पाई गई है। तथापि, वीपीटी द्वारा प्रस्तुत गणना में कुछ त्रुटियां दिखती हैं। उदाहरणार्थ, वीपीटी ने मैंगनीज़ अयस्क, बॉक्साइट, जिप्सम और बीएफ स्लैंग के मामले में केवल 12500 टन प्रति दिन की प्रहस्तन दर और लाइमस्टोन अन्य अयस्क और लाइमनाइट सैंड के मामले में 75000 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर विचार किया है। 100-100 टन क्षमता की 2 एचएमसी की तैनाती के साथ, वीपीटी को कार्गो की ऊपर वर्णित श्रेणियों के लिये क्रमशः 25000 टन और 15000 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर पर, गणना में, विचार किया जाना चाहिये था।

वीपीटी द्वारा प्रस्तुत गणनाओं को ठीक किया गया है ताकि विश्लेषण के आरंभिक भाग में वर्णित कारणों से, सभी प्रकार के कार्गो के लिये 25000 टन प्रतिदिन की समान प्रहस्तन दर पर विचार किया जा सके। इसने, जीआरटी घंटों की गणना में विचार किये गए सभी परिमाणों में बदलाव करवाए हैं। बर्थिंग सेवा से रु.28.60 करोड़ की राजस्व आवश्यकता के आधार पर और बर्थ की बढ़ी हुई इष्टतम क्षमता पर विचार करते हुए और सभी प्रकार के कार्गो के लिये 25000 टन प्रतिदिन की समान प्रहस्तन दर पर विचार करते हुए विदेशगामी पोतों के लिये अपफ्रंट बर्थ किराया दर रु.2.132 प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका अंश और तटीय पोतों के लिये रु.1.279 प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका अंश परिगणित होती हैं। इसकी तुलना में, वीपीटी द्वारा प्रस्तावित बर्थ किराया दर, विदेशगामी पोतों के लिये रु.1.033 प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका अंश और तटीय पोतों के लिये रु.0.62 प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका अंश है।

अन्य महापत्तन न्यासों पर अपफ्रंट बर्थ किराये को अंतिम रूप देते हुए इस प्राधिकरण ने पहले ही निर्णय ले लिया था कि अपफ्रंट बर्थ किराया प्रभार केवल रूपों में ही मंजूर किये जाएं रूपों में अंकित/घोषित बर्थ किराया के लिये वीपीटी का प्रस्ताव अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा लिये गए निर्णय के अनुरूप ही है।

- (xi) प्रस्तावित अपफ्रंट अनुसूची में, वीपीटी ने तटीय पोत, दिन और विदेशगामी पोत जैसे सामान्य शब्दों की परिभाषाएं प्रस्तावित की हैं। ये परिभाषाएं, वीपीटी के दरमान में विभिन्न शब्दों के लिये प्रदत्त परिभाषाओं के अनुरूप पाई गई हैं।
- (xii) प्रस्तावित अपफ्रंट अनुसूची में, वीपीटी ने किसी पोत को विदेशगामी पोत अथवा तटीय पोत के रूप में वर्गीकृत करने वाले तौर तरीके प्रदान करने वाली कुछ सामान्य शर्तें तटीय पोतों/कार्गो के लिये रियायती प्रशुल्क को शासित करने वाली सशर्तताएं, विलंबित भुगतानों/धन वापसियों पर ब्याज लगाने को शासित करने वाली सशर्तताएं, लेवी लगाने के प्रयोजन से कार्गो के सकल वजन का विचार करना, एक उपयुक्त स्तर से अधिक विलंब के लिये जिसके लिये टर्मिनल जिम्मेदार हो-प्रभार न लगाया जाना, उच्चतम दरों से कम प्रभार लगाने हेतु टर्मिनल प्रचालक को प्रदत्त लचीलेपन को शासित करने वाली सशर्तताएं प्रस्तावित की हैं जो पत्तन के दरमान में प्रदत्त सामान्य सशर्तताओं के अनुरूप पायी गई हैं।
- (xiii) बर्थ किराया अनुसूची में, सामान्य सशर्तताएं जैसे, बर्थ किराया पोत पर उस समय से जब वह बर्थ में आकर खड़ा होता है, उस समय तक लगाया जाना है जब वह बर्थ को खाली करता है तो; पोत पर उस अवधि के लिये कोई बर्थ किराया प्रभार नहीं लगाया जाना है जब पोत टर्मिनल प्रचालक के उपस्कर में अथवा विद्युत आपूर्ति में व्यवधान के कारण अथवा किसी ऐसे कारण से जिसके लिये टर्मिनल प्रचालक को जिम्मेदार माना जाए, एक घंटा या उससे अधिक समय तक बेकार खड़ा रहे; पोत के आवश्यकता से अधिक रुका रहने झूठा सिग्नल देने, वरीयता/वरीयता बर्थ किराये से जबर्दस्ती आगे निकलने के लिये दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार का प्रावधान; वीपीटी के दरमान में प्रदत्त सशर्तताओं के और अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क में भी प्रदत्त सशर्तताओं के अनुरूप पाया गया है।
- (xiv) कार्गो प्रहस्तन अनुसूची में वीपीटी ने इस आशय का एक नोट प्रस्तावित किया है कि आयात कार्गो के संबंध में प्रहस्तन प्रभार कार्गो को पोत से उतारने के लिये संमिश्र प्रभार है इसमें स्टीवेडोरिंग और कार्गो को भंडारण स्थान तक ले जाना, स्टेक यार्ड में 10 दिन की निःशुल्क अवधि तक भंडारण और कार्गो का ट्रकों/वैगनों पर लदान भी शामिल है। निर्यात कार्गो के संबंध में प्रहस्तन प्रभार में कार्गो को ट्रकों/वैगनों से स्टेक यार्ड में उतारना, निर्यात कार्गो के मामले में कार्गो का स्टेक यार्ड में 20 दिन की निःशुल्क अवधि तक भंडारण, कार्गो को लदान स्थल तक ले जाना और स्टीवेडोरिंग समेत कार्गो को पोत पर चढ़ाना शामिल हैं। संमिश्र प्रभार में पोत घाट शुल्क और श्रमिकों की आपूर्ति जहां कहीं आवश्यक हो, और वे सभी अन्य विविध प्रभार शामिल हैं जो दरमान में विशिष्ट रूप से नहीं दिये गए हैं।
- (xv) भंडारण प्रभार अनुसूची के अंतर्गत प्रदत्त सामान्य सशर्तताएं, जैसे निःशुल्क अवधि की गणना में अवकाश दिवसों और पत्तन के अकार्य दिवसों को शामिल न करना; निर्यात कार्गो के लिये निःशुल्क अवधि प्रचालक के परिसर में सामान प्राप्त होने की वास्तविक तिथि से आरंभ होना; आयात कार्गो के लिये निःशुल्क अवधि कार्गो की पोत से अंतिम रवानगी वाले दिन से, अगले दिन से गिना जाना; उस समय/अवधि के लिये भंडारण प्रभार न लगाया/जोड़ा जाना जब टर्मिनल प्रचालक ऐसे किन्ही कारणों से कार्गो को सौंपने/पोत-लदान करने की स्थिति में न हो जिनके लिये प्रचालक को जिम्मेदार माना जाए; अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूचियों में प्रदत्त सशर्तताओं के अनुरूप पायी गई हैं।

- (xvi) विविध प्रभार अनुसूची के अंतर्गत, बीपीटी ने इस आशय का नोट प्रस्तावित किया है कि विविध प्रभार, पर्यावरण और प्रबंधन, पोतघाट पर कार्गो की साफ-सफाई, सुरक्षा के उपाय आदि सभी विविध सेवाएं समाहित करने वाला संमिश्र प्रभार है।

14.1 मार्गदर्शियों की धारा 2.8 के अनुसार प्रशुल्क की अधिकतम सीमाएं (कैप्स) मुद्रास्फीति के अनुसार समायोजित की जाएंगी, किन्तु 1 जनवरी 2008 और प्रासंगिक की 1 जनवरी के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में होने वाले उतार-चढ़ाव को मात्र 60% तक ही। अधिकतम प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वचालित समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित अधिकतम प्रशुल्क सीमा प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होगी। तात्कालिक मामले में, चूंकि पूंजी लागत और अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में विचार की गई प्रचालन लागत की ईकाई दर का अनुमान वर्ष 2012 के लिये है, प्रत्येक वर्ष अपने आप/स्वचालित समायोजन के लिये विचार किया जाने वाला आधार थोकमूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई), 1 जनवरी 2012 उचित और प्रदान करने हेतु प्रासंगिक पाया गया है।

14.2 जैसाकि मार्गदर्शियों की धारा 2.9.1 और 2.9.2 में विनिर्दिष्ट है, वाणिज्यिक प्रचालन आरंभ होने से पहले निजी प्रचालक, दरमान की अधिसूचना के लिये इस प्राधिकरण के पास आएगा और दरमान में, जैसाकि महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 48 के तहत अपेक्षित है, अनुमोदित अधिकतम दरें और शर्तों की विवरणी सन्निहित होंगी।

14.3 मार्गदर्शियों की धारा 3.8.5 के अनुसार, दरमान और शर्तों की विवरणी की स्पष्टता अथवा व्याख्या की मांग करता यदि कोई प्रश्न खड़ा होता है तो मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय प्रचालक पर बाध्यकारी होगा।

14.4 परियोजना के लिये परफार्मेंस-नॉर्म्स, बोली संबंधी दस्तावेजों में साफ-साफ घोषित किये जाने चाहियें। निजी प्रचालक से अपेक्षा की जाती है कि वह, कम से कम बोली दस्तावेजों/रियायत करार में घोषित परफार्मेंस-नॉर्म्स तक तो परफार्म करे।

14.5 सुविधा के लिये इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क, बीओटी प्रचालक द्वारा तैनात किये जाने वाली, 100-100 टन क्षमता की दो एचएमसी के उपबोग के संदर्भ से है। इस विश्लेषण में विचार की गई कश्चित्त उपस्कर-योजना में यदि कोई परिवर्तन किया जाता है तो मैग्नीज अयस्क, बॉक्साइट, जिप्सम और लाइमस्टोन जैसे अयस्क कार्गो और बीएफ स्लैंग, अयस्क (लौह अयस्क से इतर) और लाइमनाइट सैंड जैसे निर्यात कार्गो के प्रहस्तन के लिये निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क की समीक्षा की जाएगी।

14.6 निजी प्रचालक की वास्तविक परफार्मेंस का इस प्राधिकरण द्वारा प्रबोधन किया जाएगा। सेवा की गुणवत्ता के संबंध में यदि कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोपों (शिकायतों) की जांच करेगी और अपनी रिपोर्ट विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास को भेजेगी। बीओटी प्रचालक के खिलाफ यदि कोई कार्रवाई की जानी है तो विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास, प्रासंगिक रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार समुचित कार्रवाई आरंभ करेगा।

14.7 टर्मिनल में वाणिज्यिक प्रचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही की समाप्ति के बाद 15 दिन के भीतर बीओटी प्रचालक इस प्राधिकरण को, विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास के जरिये, एक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा जिसमें पिछले तीन महीनों के दौरान टर्मिनल की भौतिक और वित्तीय परफार्मेंस दिये गए हों।

15. परिणाम स्वरूप, और ऊपर प्रदत्त कारणों से, और समग्र विचार विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण मैग्नीज अयस्क, बॉक्साइट, जिप्सम और लाइमस्टोन जैसे निर्यात कार्गो और बीएफ स्लैंग, अयस्क (लौह अयस्क से इतर) और लाइमनाइट सैंड जैसे निर्यात कार्गो के प्रहस्तन के लिये विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास पर अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची को अनुमोदित करता है जो संलग्नक-II पर संलग्न है।

रानी जाधव, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/असा./143/12]

78661/13-10

संलग्नक -1

विशाखा पतनम् पतन न्यास की भीतरी गोदी में इन्क्यूब्यू-7 और इन्क्यूब्यू-8 बर्थ पर शुष्क बन्क कार्गो के प्रहस्तन हेतु अप्रॉप्ट प्रशुष्क परिकलन  
र साथ में

क्र.सं.	विवरण	घोषीटी द्वारा प्रस्तुत संशोधित अनुमान	टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान
I	<b>इष्टतम क्षमता</b>		
	<b>इष्टतम पोतपट क्षमता</b>		
(क)	मिन्न कार्गो मदी की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी		
	मैन्गनीज अयस्क (एस1)	26.45%	26.45%
	बोक्साइट (एस2)	13.22%	13.22%
	जिप्सम (एस3)	21.49%	21.49%
	चूना पत्थर (एस4)	13.22%	13.22%
	बी.एफ. स्लेग (एस5)	14.88%	14.88%
	अन्य अयस्क (एस6)	2.48%	2.48%
	इल्मनाइट रेली (एस7)	8.26%	8.26%
(ख)	पत्थर किस्म के कार्गो की प्रहस्तन दर		
	मैन्गनीज अयस्क (पी1)	25000	25000
	बोक्साइट (पी2)	25000	25000
	जिप्सम (पी3)	25000	25000
	चूना पत्थर (पी4)	15000	25000
	बी.एफ. स्लेग (पी5)	25000	25000
	अन्य अयस्क (पी6)	15000	25000
	लाइमनाइट सैंड (पी7)	15000	25000
(ग)	टर्मिनल की इष्टतम क्षमता = = 0.7 * (एस1*पी1) + (एस2*पी2) + (एस3*पी3) + (एस4*पी4) + (एस5*पी5) + (एस6*पी6) + (एस7*पी7) * 365	5775145	6387500
	टर्मिनल की इष्टतम क्षमता मिलियन टन / वर्ष में	5.78	6.39
II	<b>पूजीगत लागत</b>		
ए.	<b>कार्गो प्रहस्तन गतिविधि</b>		
	(I). सिविल लागत		
	रॉजला संरचना हटाना	113.58	113.58
	भूमि तल को हट बनाना (पुठन), जलनिकासी के साथ बैंक-अप क्षेत्र विकसित करना	280.19	280.19
	मैदान सुधारना	1652.11	1652.11
	रेल्वे (सिविल, एस एवं टी और विद्युतिकरण)	1393.11	1393.11
	कन्वेयर गैलरी	2993.26	2993.26
	ट्रांसफर गार्	263.37	263.37
	ड्राइव गार्	294.22	294.22
	बर्थ के पीछे खड़जा वाला क्षेत्र (10000 वर्गमी.) @ 2500/वर्गमी	283.24	283.24
	क्षेत्र की प्रकाश व्यवस्था	132.07	132.07
	भंडारण क्षेत्र में अंदरूनी सड़क	906.37	906.37
	चार दीवारी और वृक्षारोपण	969.84	969.84
	<b>कुल</b>	<b>9281.36</b>	<b>9281.36</b>
	(II). उपस्कर लागत		
	100 टन हॉबर् मोबाइल क्रेन: 2	7384.97	7384.97
	मोबाइल होपर्स : 3	229.32	229.32
	कन्वेयर सिस्टम (2-2 कीमी के 2 स्ट्रिक्स)	5397.41	5397.41
	1200 टीपीएच स्टेकर: 1	1364.54	1364.54
	10 टन पे लोडर्स: 8	366.90	366.90
	विद्युत कार्य	358.01	358.01
	हॉपर्स: 10	283.24	283.24
	<b>कुल</b>	<b>15384.39</b>	<b>15384.39</b>
	(III). विविध		
	- सिविल लागत और उपस्कर लागत का 5%	1233.29	1233.29
	प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूजीगत लागत (I + II + III)	<b>25899.04</b>	<b>25899.04</b>
बी.	<b>बर्थिंग गतिविधि</b>		
	बर्थ का निर्माण	10386.50	10386.50
	बर्थ फिक्चर्स	372.45	372.45
	निकषण लागत	2641.57	2641.57
	बर्थ किराया गतिविधि के लिए कुल पूजीगत लागत	<b>13400.52</b>	<b>13400.52</b>
	<b>कुल पूजीगत लागत (ए + बी)</b>	<b>39299.55</b>	<b>39299.56</b>
III	<b>कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए प्रचालन लागत</b>		
	(क) विद्युत लागत		
	- प्रकाश व्यवस्था	290.83	290.83
	(घोषीटी - 2.4 लाख यूनिट्स प्रति हेक्टेयर * 19.64 हेक्टेयर्स * रु.6.17 प्रति यूनिट) (टीएएमपी- 2.4 लाख यूनिट्स प्रति हेक्टेयर * 19.64 हेक्टेयर्स * रु.6.17 प्रति यूनिट)		
	- स्टेकर के साथ साथ कन्वेयर सिस्टम	159.04	175.88
	(घोषीटी - 42.96 लाख टन * 0.6 यूनिट्स प्रति टन * रु.6.17 प्रति यूनिट) (टीएएमपी- 47.51 लाख टन * 0.6 यूनिट्स प्रति टन * रु.6.17 प्रति यूनिट)		
(ग) ईंधन लागत			
	- हॉबर् मोबाइल क्रेन	453.61	440.83
	(घोषीटी - 70 लि/घंटा/ क्रेन * रु.50.39 प्रति लिटर * 12860 घंटे प्रतिवर्ष 2 एचएमसी हेतु ) (टीएएमपी- 70 लि/घंटा/क्रेन * रु.51.35 प्रति लिटर * 12264 घंटे प्रतिवर्ष 2 एचएमसी हेतु)		
	- पे लोडर्स	193.50	197.18
	(घोषीटी-12लि/घंटा/लोडर * रु.50.39 प्रति लि * 4000 घंटे * 8 पे लोडर) (टीएएमपी-12लि/घंटा/लोडर * रु.51.35 प्रति लि * 4000 घंटे * 8 पे लोडर)		
	- डंपर्स	93.20	105.04
	(घोषीटी- 4 लि/घंटा/डंपर * रु.50.39 प्रति लि * 46237 घंटे प्रतिवर्ष 10 डंपर्स के लिए) (टीएएमपी- 4 लि/घंटा/डंपर * रु.51.35 प्रति लि * 51140 घंटे प्रतिवर्ष 10 डंपर्स के लिए)		

क्र.सं.	विवरण	बीपीटी द्वारा प्रस्तुत संशोधित अनुमान	टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान
(ग). मरम्मत एवं अनुरक्षण			
- सिविल परिसंपत्तियों (मौजूदा ढांचों को हटाने की लागत छोड़कर सिविल कार्य का 1%		91.68	91.68
- कल्पुर्जा के साथ साथ यांत्रिक एवं विद्युत उपकरण (उपकरण लागत का 5%)		769.22	769.22
(घ) बीमा (मौजूदा ढांचों को हटाने की लागत छोड़कर सकल अथवा परिसंपत्तियों का 1%)		257.85	257.85
(ङ) मूल्यवृद्धि			
- सिविल कार्य @ 3.34% (मौजूदा ढांचों को हटाने का लागत छोड़कर)		306.20	306.20
- मेकानिकल कार्य @ 10.34%		1590.75	1590.75
- विविध परिसंपत्तियाँ: सिविल अवयव पर @ 3.34% और उपकरण अवयव पर 10.34%		0.00	94.85
(च) लाइसेंस शुल्क		224.60	224.60
(छ) वेतन और ओवरहेड के लिए अन्य धन्य (परिसंपत्तियों का सकल मूल्य पर 5%)		1294.85	1294.85
कुल प्रचालन लागत		5725.42	5839.87
IV कार्गो प्रहस्तन गतिविधि हेतु अनुमानित राजस्व आवश्यकता एवं अपरिचालन प्रचालन			
(I). अनुमानित राजस्व आवश्यकता			
(क). कुल प्रचालन लागत		5725.42	5839.87
(ख). नियोजित पूँजी पर प्रतिशत @ 16%		4143.84	4143.85
(ग). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि हेतु कुल राजस्व आवश्यकता		9869.26	9983.72
(II). राजस्व आवश्यकता का प्रभाजन			
(क). कार्गो प्रहस्तन प्रभार (एआरआर का 80%)		8882.33	8985.35
(ख). भंडारण प्रभार (एआरआर का 5%)		493.46	499.19
(ग). विविध प्रभार (एआरआर का 5%)		493.46	499.19
(घ). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व आवश्यकता		9869.26	9983.72
(III). आयात एवं निर्यात कार्गो के बीच राजस्व आवश्यकता का प्रभाजन			
(क). आयात एवं निर्यात कार्गो के बीच कार्गो प्रहस्तन राजस्व आवश्यकता का प्रभाजन			
- आयात कार्गो		8882.33	8985.35
- निर्यात कार्गो		7352.42	7433.71
(ख). आयात एवं निर्यात कार्गो के बीच भंडारण प्रभारों की राजस्व आवश्यकता का प्रभाजन			
- आयात कार्गो		493.46	499.19
- निर्यात कार्गो		408.47	412.98
(ग). आयात एवं निर्यात कार्गो के बीच विविध प्रभारों की राजस्व आवश्यकता का प्रभाजन			
- आयात कार्गो		493.46	499.19
- निर्यात कार्गो		408.47	412.98
(IV). कार्गो प्रहस्तन प्रभार			
(क). कार्गो प्रहस्तन प्रभार			
- आयात कार्गो से राजस्व आवश्यकता (₹ लाखों में)		7352.42	7433.71
- आयात कार्गो की क्षमता (लाख टन प्रति वर्ष)		42.96	47.51
- आयात कार्गो के प्रहस्तन हेतु प्रति टन दर		171.16	156.47
- निर्यात कार्गो से राजस्व आवश्यकता (₹ लाखों में)		1529.92	1551.63
- निर्यात कार्गो की क्षमता (लाख टन प्रति वर्ष)		14.80	16.36
- निर्यात कार्गो के प्रहस्तन हेतु प्रति टन दर		103.40	94.82
(ख). भंडारण प्रभार			
- आयात कार्गो			
- विश्राम समय		30 days	30 days
- निःशुल्क अवधि		10 days	10 days
- पहला स्लैब		10 days	10 days
- दूसरा स्लैब		10 days	10 days
- भंडारण प्रभार आकर्षित करने वाला कार्गो का x		25.21%	25.21%
- कार्गो टन में		10.83	11.98
- राजस्व आवश्यकता		408.47	412.98
- भंडारण प्रभार प्रतिटन प्रतिदिन (1ला स्लैब)		3.43	3.13
- भंडारण प्रभार प्रतिटन प्रतिदिन (2रा स्लैब)		5.14	4.70
- निर्यात कार्गो			
- विश्राम समय		40 days	40 days
- निःशुल्क अवधि		20 days	20 days
- पहला स्लैब		10 days	10 days
- दूसरा स्लैब		10 days	10 days
- भंडारण प्रभार आकर्षित करने वाला कार्गो का x		22.10%	22.10%
- कार्गो टन में		3.27	3.62
- राजस्व आवश्यकता		85.00	86.20
- भंडारण प्रभार प्रतिटन प्रतिदिन (1ला स्लैब)		2.36	2.17
- भंडारण प्रभार प्रतिटन प्रतिदिन (2रा स्लैब)		3.54	3.25
(ग). विविध प्रभार			
- आयात कार्गो की राजस्व आवश्यकता (₹ लाखों में)		408.47	412.98
- निर्यात कार्गो की क्षमता (लाख टन प्रतिवर्ष)		42.96	47.51
- आयात कार्गो के प्रहस्तन हेतु प्रतिटन दर		9.51	8.89
- निर्यात कार्गो की राजस्व आवश्यकता (₹ लाखों में)		85.00	86.20
- निर्यात कार्गो की क्षमता (लाख टन प्रतिवर्ष)		14.80	16.36
- निर्यात कार्गो प्रहस्तन हेतु प्रति टन दर		5.74	5.27

क्र. सं.	वर्ष किराया प्रसार	र मास में
(i).	राजस्व आवश्यकता	
	(क) मरम्मत एवं अनुरक्षण प्रसार (बर्ष की पूंजीगत लागत का 1%)	134.01 134.01
	(ख) मूल्यवृद्धि	447.58 447.58
	(ग) बीमा (बर्ष किराया सेवा की कुल लागत का 1%)	134.01 134.01
	उपजोड़ (I)	715.59 715.59
(ii).	निर्धारित पूंजी पर प्रतिशत @ 16%	2144.08 2144.08
	बर्षानुसार सेवाओं से कुल राजस्व आवश्यकता (i + ii)	2859.67 2859.67
	वर्ष किराया प्रसार	
	विदेश गामी पोत (दर प्रति जौआरटी प्रति घंटा) र में	1.033 2.132
	तटीय पोत (दर प्रति जौआरटी प्रति घंटा) र में	0.620 1.279

## वीपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया बर्ष किराया परिकलन

क्र. सं.	विवरण	इकाई	मैन्गनीज अयस्क	बोक्साइट	जिप्सम	चूना पत्थर	बीएफ स्लाइड	अयस्क	सामान्यतः रेट	कुल
i.	यातायात	टन	1527526	763474	1241078.7	763474.17	859342	143224	477027	5775145
ii.	औसत पार्सेल माप	टन	25000	40000	35000	25000	25000	30000	15000	
iii.	पोत का औसत जौआरटी	टन	28000	28000	28000	20000	20000	20000	13000	
iv.	प्रस्तुत दर	टन / दिन	12500	12500	12500	7500	12500	7500	7500	
v.	बर्ष दिनों की संख्या (i/iv)	दिन प्रति पोत	122	61	99	102	69	19	64	536
vi.	बर्ष घंटों की संख्या (v * 24 घंटे)	घंटे	2933	1466	2383	2443	1650	458	1526	12859
vii.	पोतों की संख्या (i/vi)	स	81	19	35	31	34	5	32	217
viii.	जौआरटी घंटे (iii * vi)	जौआरटी घंटे	76243364	41054119	61947733	48873951	32989917	9163866	22909665	293182614
ix.	कुल जौआरटी घंटे (v * 24 * i)	जौआरटी घंटे	76243364	0	61947733	48873951	32989917	9163866	22909665	252128495
	- विदेशी	जौआरटी घंटे	0	41054119	0	0	0	0	0	41054119
	- तटीय	जौआरटी घंटे	0	41054119	0	0	0	0	0	41054119
x.	राजस्व आवश्यकता									2859.67
	बर्ष किराया - विदेश-गामी पोत									1.033
	बर्ष किराया - तटीय पोत									0.620

## टीएफएमपी अनुमानों के त्रुटिबद्ध बर्ष किराया परिकलन

क्र. सं.	विवरण	इकाई	मैन्गनीज अयस्क	बोक्साइट	जिप्सम	चूना पत्थर	बीएफ स्लेज	अयस्क	सामान्यतः रेट	कुल
i.	दैनिक पोत निष्पादनता	Tonnes/day	25000	25000	25000	25000	25000	25000	25000	
ii.	औसत जौआरटी	Tonnes	28000	28000	28000	20000	20000	20000	13000	
iii.	औसत पार्सेल माप	Tonnes	25000	40000	35000	25000	25000	30000	15000	
iv.	प्रस्तुत रेट अपेक्षित टनेज	Tonnes	1889494	844428	1372674	844428	950460	158410	527608	6387500
v.	बर्ष दिनों की औसत संख्या (iv/i)	Days	68	34	55	34	38	6	21	258
vi.	बर्ष घंटों की संख्या (24 x v)	Hours	1622	811	1318	811	912	152	507	6132
vii.	पोतों की अपेक्षित संख्या (iv/iii)	Nos.	68	21	38	34	38	5	35	240
viii.	कुल जौआरटी घंटे (ii * vi)	GRT hours	42169764	22698211	34261937	16213008	18248832	3041472	6584542	143217768
	- विदेशी		42169764	0	34261937	16213008	18248832	3041472	6584542	120519554
	- तटीय		0	22698211	0	0	0	0	0	22698211
ix.	राजस्व आवश्यकता									2859.67
	विदेश-गामी पोतों के लिए बर्ष किराया									2.132
	तटीय पोतों के लिए बर्ष किराया									1.279

## अनुबंध - II

## विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास

आयात मैन्गनीज अयस्क, बोक्साइट, जिप्सम और चूना पत्थर एवं निर्यात बीएफ स्लाइड, अयस्क (लोह अयस्क छोड़कर) और लिमनाइट सैंड हेतु अप्रकट प्रशुल्क अनुसूची

## 1.1. परिभाषाएँ

इस दरमान में, जब तक कि अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:

(i). "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।

(ii). "दिवस" का अर्थ दिन के प्रातः 6:00 बजे से शुरू होकर अगले दिन प्रातः 6:00 बजे को समाप्त अवधि होगी।

(iii). "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा।



## 1.2 सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- (i). पोत संबंधी प्रभारों कि वसूली करने के प्रयोजन के लिए "तटीय" अथवा "विदेशगामी" पोत के रूप में इसका वर्गीकरण करने के लिए सीमाशुल्क अथवा नौहन महानिदेशक द्वारा प्रदत्त प्रमाणपत्र पोत का दर्जा निर्णायक कारण होगा; और, इस प्रयोजनार्थ कार्गो कि प्रकृति अथवा उसके उद्गम का इस प्रयोजन के लिए कोई महत्व नहीं होगा।
- (ii). (क). सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस रखने वाला भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।
- (ख). विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत नौहन महानिदेशालय द्वारा जारी किए गए तटीय समुद्रयात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।
- (ग). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें लड़ाई करने वाले पत्तन द्वारा उस सामी से प्रभार्य होंगी जब से पोत तटीय समानों कि लड़ाई शुरू कर देता है।
- (घ). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी जब तक पोत तटीय कार्गो उतराई प्रचालन पूरे कर लेगा है; उसके तत्काल पश्चात्, विदेशगामी दरें उतराई करने वाले पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।
- (ङ). नौहन महानिदेशालय से प्राप्त तटीय लाइसेंस रखने वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों का हकदार होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।
- (iii). (क). सभी तटीय पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुसूची प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ख). पीओएल सहित कच्चे तेल, लौह अयस्क और लौह गुट्टिकाओं तथा थर्मल कोल से इतर सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ग). कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायती दरें जलयान-तट स्थानांतरण और घाटशुल्क सहित घाट से/ को भंडारण यार्ड को / से स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारओम पर प्रभार्य होंगी।
- (घ). विदेशी पत्तन से कार्गो जो भारतीय पत्तन 'ख' को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है, से इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार प्रभार्य होंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन के लिए अनुमत पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से / को ले जाया जाने वाला कार्गो रियायत के लिए पात्र होगा।
- (ङ). तटीय कार्गो / कंटेनरों / पोतों के लिए प्रभार भारतीय रुपया में मूल्यवर्गित और वसूल किए जाएंगे।
- (iv). विलंबित भुगतानों / वापसियों पर ब्याज
- (क). उपयोगकर्ता को इस दरमान के अधीन विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। इसी तरह, टर्मिनल प्रचालक को विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा।

786 GI/13-11

- (ख). दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक द्वारा समय-समय पर घोषित प्रधार उधर दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।
- (ग). टर्मिनल प्रचालक द्वारा वापसियों पर विलंब, सेवाओं के पूरा होने की तारीख के 20 दिन बाद से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।
- (घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त करने से पहले किया जाता है जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान दरमन में एक शर्त के रूप में निर्धारित किया जाता है।
- (v). किसी वैयक्तिक मद कि मात्रा अथवा क्षमता द्वारा सकल भार अथवा मापन की गणना करते हुए 0.5 तक के दशमलव 0.5 इकाई रूप में लिए जाएंगे और 0.5 और अधिक के दशमलव एक इकाई माने जाएंगे, सिवाय इसके जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट किया गया हो।
- (vi). सभी परिगणित प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (vii). इस दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और / अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकता है।
- टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं हों।
- तथापि, टर्मिनल प्रचालक को, ऐसी निम्नतर दरों और अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों के युक्तिकरण के बारे में सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी और ऐसी निम्नतर दरों और / अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों में कोई और बदलाव किए जाने की अधिसूचना देते रहना होगा परंतु नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (viii). उपयोक्ताओं को टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य रूपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार आधा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

## 2. बर्थ किराया प्रभार

### 2.1. बर्थ किराये की अनुसूची

क्र.सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका अंश	
		विदेशगामी पोत (₹ में )	तटीय पोत (₹ में )
1.	आयात मैन्गनीज़ अयस्क, बॉक्साइट, जिप्सम और चूना पत्थर और निर्यात बीएफ़ स्लैग, अयस्क (लौह अयस्क छोड़कर) और लाईमनाइट सैंड वाहक पोत	2.132	1.279

### 2.2. पोत के अतिविराम के लिए दंडात्मक बर्थ किरारायः

- (i). नीचे (ii) में उल्लिखित विनिर्दिष्ट अवधियों के बाद बर्थ के अभिग्राह के लिए पोत के अतिविराम की अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार के अलावा सामान्य लागू बर्थ किराए के समकक्ष दंडात्मक बर्थ किराया वसूल किया

जाएगा, बशर्त बर्थ के लिए डिमांड हो और बीओटी प्रचालक अथवा इसके प्राधिकृत कर्मचारियों द्वारा उतराई/नौभरण प्रचलनों के पूरा होने के 40 घंटे पहले नोटिस दिया गया हो।

- (ii). निम्नलिखित अवधि के लिए बिना दंड आकर्षित किए कार्गो प्रचालन के पूरा होने के बाद बर्थ अभिग्रहण के लिए पोत को अनुमति होगी:-
- |   |   |
|---|---|
| (क). बर्जों के माध्यम से बंकरों को लेते हुए पोत | 08 घंटे   |
| (ख). बर्जों के माध्यम से जल को लेते हुए पोत     | 12 घंटे [पोत के समीप बर्जों को खड़ा किए जाने के समय से] |
| (ग). बंकरों के माध्यम से जल को लेते हुए पोत     | 08 घंटे   |
| (घ). सभी अन्य मामलों में                        | 07 घंटे   |

#### बर्थ किराए से संबंधित सामान्य टिप्पणियां:

- (i). बर्थ किराए की वसूली प्रयोजन के लिए समय पोत के बर्थ अभिग्रहण करने से बर्थ को खाली करने तक परिगणित कि जाएगी।
- (ii). (क). बर्थ किराया पोत के नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देने के 4 घंटों बाद रुक जाएगा।
- (ख). बर्थ किराए की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा पक्षीय ज्वारभातीय स्थितियों के लिए अथवा खराब मौसम के कारण अथवा रात्रि नेविगेशन सुविधाओं के अभाव के कारण जलयान कि प्रतीक्षा अवधि के अलावा होगा।
- (ग). पोत का मास्टर/एजेंट पक्षीय ज्वारभातीय और मौसम परिस्थितियों के अनुसार ही नौचालन के लिए तैयार होने का सिग्नल देगा।
- (iii). दंडात्मक बर्थ किराया झूठे सिग्नल के लिए एक दिन (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष होगा। "झूठा सिग्नल" तब होगा जब पोत तैयार होने का सिग्नल देता है और तब भी पाइलट के लिए माँग करता है जब इंजब के तैयार नहीं अथवा कार्गो प्रचालन पूरा नहीं करने अथवा पोतों पर आरोप्य किसी अन्य कारणों से बर्थ छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है। यह अपक्षीय ज्वारभाटा, रात्रि नेविगेशन की कमी अथवा प्रतिकूल मौसमीय परिस्थितियों के कारण नौचालन करने में समर्थ नहीं होता है तब तैयार होने का सिग्नल देने के अलावा है।
- (iv). उस अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार्य नहीं होगा जब पोत टर्मिनल प्रचालक के उपस्कर के खराब होने अथवा बिजली गुल होने अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से लगातार एक घंटा अथवा अधिक समय तक इसके बर्थों पर निष्क्रिय रहते है।
- (v). ओस्टिंग वरीयता / वरीयता बर्थ किराया प्रभार:  
ओस्टिंग वरीयता बर्थिंग / वरीयता बर्थिंग प्रदान करने के लिए दर और शर्तें इस संबंध में मौजूदा सरकारी मार्गदर्शियों और विशाखापत्तनम पत्तन न्यास के दरमान में निर्धारित प्रावधानों द्वारा शासित होंगी।

#### 3. कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

वस्तु	इकाई	दर रुपये में
		विदेशी
आयात मैन्गनीज़ अयस्क (विदेशी)	प्रति मीट्रिक टन	156.47
आयात बॉक्साइट (तटीय)	प्रति मीट्रिक टन	156.47
आयात जिप्सम (विदेशी)	प्रति मीट्रिक टन	156.47
आयात चूना-पत्थर (विदेशी)	प्रति मीट्रिक टन	156.47
निर्यात बी.एफ. स्लैग (विदेशी)	प्रति मीट्रिक टन	94.82
निर्यात अयस्क (लौह अयस्क छोड़कर) (विदेशी)	प्रति मीट्रिक टन	94.82
निर्यात लाइमनाइट सैंड (विदेशी)	प्रति मीट्रिक टन	94.82

**टिप्पणियाँ:**

उपर्युक्त निर्धारित प्रहस्तन दर (i) नौभरण सहित पोत से कार्गो कि उतराई और उसका भंडारण बिन्दु तक स्थानंतरण, 10 दिनों कि निःशुल्क अवधि तक स्टेक यार्ड में भंडारण और आयात कार्गो के मामले में ट्रकों / वैगनों पर लड़ाई और (ii) स्टेकयार्ड में ट्रकों/ वैगनों से कार्गो की उतराई, निर्यात कार्गो के मामले में 20 दिनों की अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, कार्गो का लड़ाई प्वाइंट पर स्थानंतरण और नौभरण सहित जलयान पर लदाई के लिए समेकित प्रभार है। इस समेकित प्रभार में घातशुल्क और लेबर की आपूर्ति, जहां कहीं जरूरी हो और दरमान में विशेष रूप से निर्धारित नहीं किए गए सभी अन्य विविध प्रभार शामिल हैं।

**4. भंडारण प्रभार:**

स्वीकृत निःशुल्क अवधि के बाद स्टेक यार्ड में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नवत् होगा;

**(क). निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभार (प्रतिटन / प्रतिदिन)**

विवरण	दर प्रतिटन प्रतिदिन ₹ में
आयात - निःशुल्क अवधि - 10 दिन	
निःशुल्क अवधि बीतने के बाद पहले दस दिन	3.13
20वें दिन के आगे	4.70
निर्यात - निःशुल्क अवधि - 20 दिन	
निःशुल्क अवधि बीतने के बाद पहले दस दिन	2.17
30वें दिन के आगे	3.25

**टिप्पणियाँ:**

- निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनलों के गैर-कार्यदिवस अतिरिक्त होंगे।
- निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि प्रचालक के परिसर में माल की प्राप्ति के वास्तविक दिन से शुरू होगी।
- आयात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि पोत से अंतिम उतराई के पूरा होने के अगले दिन से परिगणित की जाएगी।
- उस अवधि के लिए कार्गो पर भंडारण प्रभार प्रोद्भूत नहीं होंगे जिस दौरान उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर प्रचालक पर आरोप्य करणों कि वजह से टर्मिनल प्रचालक कार्गो की सुपुर्दगी / नौभरण की स्थिति में नहीं हों।

**5. विविध प्रभार**

विवरण	दर प्रति टन ₹ में
आयात मैन्गनीज़ अयस्क, बॉक्साइट, जिप्सम और चूना पत्थर	8.69
निर्यात बी.फ. स्लैंग, अयस्क (लोह अयस्क के अलावा) और लाइमनाइट सैंड वाहक पोत	5.27

सभी विविध सेवाओं जैसे पर्यावरण और प्रबंधन, घाट पर कार्गो की सफाई, सुरक्षा उपाय, आदि के लिए समेकित प्रभार।

**6. उपर्युक्त अनुसूची (2) से (5) के लिए सामान्य टिप्पणी:**

प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फ़ीति से सूचकमकीट की जाएगी परंतु 1 जनवरी 2010 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत कि सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक लागू होंगी।

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

## NOTIFICATION

Mumbai, the 22nd February, 2013

**No. TAMP/51/2012-VPT.**—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the reformulated proposal received from the Visakhapatnam Port Trust for setting upfront tariff for development of West Quay-North Berth (WQ-7 and WQ-8) in the inner harbour for handling dry bulk cargo on DBFOT basis in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting at Major Ports which was notified vide Notification No. TAMP/52/2007-Misc. dated 26th February, 2008, as in the Order appended hereto.

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/51/2012-VPT

Visakhapatnam Port Trust

.....

Applicant

## QUORUM

- (i) Smt. Rani Jadhav, Chairperson
- (ii) Shri T.S. Balasubramanian, Member (Finance)

## ORDER

(Passed on this 21st day of January, 2013)

This case relates to a reformulated proposal received from the Visakhapatnam Port Trust (VPT) seeking approval of upfront tariff for development of West Quay-North Berth (WQ-7 and WQ-8) in the inner harbour for handling dry bulk cargo on DBFOT basis.

2.1. This Authority had earlier passed an Order No. TAMP/51/2009-VPT on 19 April 2010 fixing upfront tariff for berth nos. WQ-7 and WQ-8 for handling of Alumina and other bulk cargo at Visakhapatnam Port Trust. The Order was notified in the Gazette of India on 11 May 2010 vide Gazette no. 142.

2.2. Thereafter, VPT filed a reformulated proposal seeking approval of upfront tariff for handling dry bulk cargo like Bauxite, Gypsum, Other Dry Bulk Cargo (Excluding All Types Of Coal And Coke) & Ores (Other Than Iron Ore) at berth no. WQ-7 in the inner harbour with mechanized handling facilities. The said proposal was disposed by this Authority vide Order dated 29 June 2011. This Order was notified in the Gazette of India on 17 August 2011 vide Gazette no. 17.

3. On the ground that no bidder participated in the price bid due to non-availability of adequate quantities of alumina, the VPT under cover of its letter dated 24 August 2012 had filed a reformulated proposal for fixation of upfront tariff for the development of WQ-8 in inner harbour for handling export dry bulk cargoes like BF Slag, limenite, Ores (Other than iron ore), maize, soya & other dry bulk and import/export break bulk cargo like pig iron, general cargo, timber, bagged cargo and other break bulk cargoes on DBFOT basis. Subsequently, the VPT has withdrawn this proposal, as brought out at later part of this note.

4.1. In this backdrop, the VPT, vide its letter dated 20 October 2012 received by us on 22 October 2012 has filed a reformulated proposal for development of West Quay-North berth (WQ-7 and WQ-8) in the inner harbour for handling dry bulk cargo on DBFOT basis. The main submissions made by the VPT in its letter dated 20 October 2012 are summarised below:

- (i). The two projects originally envisaged for handling Alumina and other bulk cargoes viz. Development of WQ-7 berth and development of WQ-8 berth in the inner harbour of Visakhapatnam Port have been reformulated duly changing the cargo profile and equipment, as per the directions of the Ministry of Shipping.
- (ii). Accordingly, WQ-7 proposal has been planned for handling import dry bulk cargoes viz. Bauxite, Gypsum, other Ores, and other dry bulk cargoes and WQ-8 is proposed for handling export cargoes viz. BF Slag, other dry bulk, ores, maize and soya, pig iron, import general cargo and timber.
- (iii). RFP was issued for WQ-7 project on 28 January 2012 and RFQ for WQ-8 was issued on 30 June 2012. There was no participation for the two projects and the

T86 GI/13-12





Sl. No.	Particulars	Amount.
3	<b>Repairs and Maintenance cost</b>	
	(a) 1% on Civil assets (₹ 9081.52 lakhs x 1%)	90.82
	(b) 5% on Mech. & Elec. Works (₹ 13198.98 X 5%)	659.95
	<b>Total repairs &amp; maintenance cost</b>	<b>750.76</b>
4	<b>Insurance 1% on gross fixed assets ₹ 23400.20 lakhs x 1%</b>	234.00
5	<b>Depreciation</b>	
	(a) Civil assets ( 3.34% on ₹ 9081.52 lakhs)	303.32
	(b) Mechanical and Electrical works (10.34% on Mech. and Elec. works - ₹ 13198.98 lakhs x 10.34%)	1364.77
	<b>Total depreciation</b>	<b>1668.09</b>
6	<b>Licence Fee (Rentals for land)</b>	224.60
7	<b>Other Expenses (5% on gross fixed assets) - 5% x ₹ 23400.20 lakhs</b>	1170.01
B.	<b>Total Operation cost for handling activity</b>	<b>5133.46</b>
1	<b>BERTH HIRE ACTIVITY</b>	
2	Repair & Maintenance of Civil Assets [@1% on ₹ 14085.05 lakhs]	140.85
3	Insurance [@1% on ₹ 14085.05 lakhs]	140.85
	Depreciation [@3.34% on ₹ 14085.05 lakhs]	470.44
C.	<b>Total operating cost for berth hire activity</b>	<b>752.14</b>
	<b>TOTAL OPERATING COST (A) + (B)</b>	<b>5885.60</b>

- (vii). The return on capital employed is considered at 16% on the estimated capital cost of the project.

(viii). Annual Revenue Requirement

The Annual revenue requirement for handling activity and berth hire activity is estimated as given below:

(₹ in lakhs)			
Sl. No.	Particulars	Handling Activity	Berth Hire Activity
1.	Total annual operating cost	5133.46	752.14
2.	Return on capital employed	3744.03	2253.61
	<b>ANNUAL REVENUE REQUIREMENT</b>	<b>8877.49</b>	<b>3005.75</b>

- (ix). The estimated Annual Revenue Requirement (ARR) from the handling services is apportioned as below to main tariff items following the norms prescribed in the guidelines:

(₹ in lakhs)		
Tariff group	% of revenue allocated	Annual revenue requirement (Rupee)
Handling charges	90%	7989.74
Storage charges	5%	443.87
Miscellaneous charges	5%	443.87
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>8877.49</b>

- (x). As seen from the proposed draft Scale of Rates, the following rates have been proposed:

(a). Berth hire:

Vessels	Rate per GRT per hour or part thereof (in ₹)	
	Foreign Going Vessel	Coastal Vessel
Vessels carrying import Manganese ore, Bauxite, Gypsum and Limestone and export BF Slag, Ores (other than iron ore) and Ilmenite sand	1.098	0.659



## (b). Cargo handling charges:

Commodity	Unit	(Rate per metric tonne)	
		Rate in Rupees	
		Foreign	Coastal
Imp. Manganese Ore	Per Metric tonne	168.81	101.29
Imp. Bauxite	Per Metric tonne	281.35	168.81
Imp. Gypsum	Per Metric tonne	168.81	101.29
Imp. Limestone	Per Metric tonne	168.81	101.29
Exp. BF Slag	Per Metric tonne	163.51	101.29
Exp. Ores (other than iron ore)	Per Metric tonne	163.51	101.29
Exp. Ilmenite sand	Per Metric tonne	163.51	101.29

## (c). Storage charges:

Storage charges after free period (per ton / per day)

Description	Rate in ₹ per tonne per day or part thereof
Import - Free period - 10 days	
First ten days after expiry of free period	5.15
Beyond 20 <sup>th</sup> day	7.72
Export - Free period - 20 days	
First ten days after expiry of free period	5.19
Beyond 30 <sup>th</sup> day	7.79

## (d). Miscellaneous charges:

Description	Rate in ₹ Per tonne per day
Import Manganese ore, Bauxite, Gypsums and Limestone and export BF slag, Ores (other than iron ore) and Ilmenite sand	9.30

5. In accordance with the consultation process prescribed, the proposal of the VPT dated 20 October 2012 was circulated to the concerned users / user organisations and RFQ Applicants (as forwarded by VPT) seeking their comments. No comments are received from the users / user organisations / RFQ Applicants.

6. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the VPT was requested vide our letter dated 6 November 2012 to furnish additional information/ clarifications on a few points. The VPT vide its letter dated 4 December 2012 has responded. A summary of the queries raised by us and the replies furnished by the VPT thereon is tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Response from VPT
<b>I</b>	<b>General:</b>	
(i).	As the VPT is aware, the upfront tariff is not fixed project-wise. As per clause 2.2. of the guidelines for upfront tariff setting, the tariff caps are prescribed for various cargo/ services and would be applicable to all projects to be bid out subsequently for identical cargo/ services during the next five years. In this context, the VPT is requested to confirm that no upfront tariff has been fixed earlier with respect to handling of the cargo as submitted by VPT in its proposal under reference.	<p>The current proposal is for fixing upfront tariff for import of manganese ore, bauxite, gypsum and lime stone and export of Blast furnace slag, ilmenite sand and other ores (other than iron ore and pellets).</p> <p>Upfront tariff was fixed by TAMP earlier vide case No.TAMP/51/2009-VPT dt.19.4.2010 for Alumina and other dry bulk viz., BF Slag, Gypsum, Granulated Slag etc., to be handled at WQ-7 and WQ-8 berths. These two projects were reformulated duly changing the cargo profile and equipment as per the directions of the MoS.</p> <p>Subsequently, upfront tariff was fixed by TAMP vide case No.TAMP/16/2011-VPT dated 29.6.2011 for the revised cargo profile of Bauxite, Gypsum other dry bulk (excluding all types of coal and coke) and ores (other than iron ore) for WQ-7.</p>

786 GI/13-13

		This project could not materialise as there was no participation from the bidders. As per the suggestion of the bidders, the proposal integrating the two projects viz., WQ-7 and WQ-8 to have a longer quay length is conceptualised. Hence the proposal is submitted for fixation of upfront tariff for the new cargo profile viz., import of manganese ore, bauxite, gypsum and lime stone and export of Blast furnace slag, ilmenite sand and other ores (other than iron ore and pellets).																																																																						
(ii).	The VPT has proposed to allot 19.64 hectares of land to the BOT operator. In this regard, the VPT is requested to furnish an analysis to justify the proposed allotment of 19.64 hectares for the proposed facility.	Break up of proposed allotment of 19.64 hectares of land is given below: <table><tr><th>Purpose</th><th>Area (Sq. Mtrs.)</th></tr><tr><td>Conveyor corridor – 2000 m × 2 m</td><td>4,000</td></tr><tr><td>Stacking area</td><td>124,053</td></tr><tr><td>Operational buildings</td><td>58,380</td></tr><tr><td>Paved area behind the berth</td><td>10,000</td></tr></table>	Purpose	Area (Sq. Mtrs.)	Conveyor corridor – 2000 m × 2 m	4,000	Stacking area	124,053	Operational buildings	58,380	Paved area behind the berth	10,000																																																												
Purpose	Area (Sq. Mtrs.)																																																																							
Conveyor corridor – 2000 m × 2 m	4,000																																																																							
Stacking area	124,053																																																																							
Operational buildings	58,380																																																																							
Paved area behind the berth	10,000																																																																							
II	<b><u>Optimal Capacity:</u></b>																																																																							
(i).	The VPT has estimated the quay capacity based on the assumed percentage share of the various types of cargo and the handling rate of each type of cargo. In this regard, the VPT is requested to clarify/ furnish the following:																																																																							
	(a) Percentage share of cargo:																																																																							
	(i). The basis to consider the percentage share of Manganese Ore, Bauxite, Gypsum, Limestone, B.F Slag, Other Ores and Leminite Sand at 29.13%, 7.77%, 19.42%, 15.53%, 17.47%, 2.91% and 7.77%, may be explained.	A traffic projection of 51.50 lakh tonnes was reckoned vide table 3.7 of Chapter-3 "Traffic Analysis and forecast" of the TEFR. The percentage share of different cargoes considered is the ratio of cargo mix i.e., actual percentage share of each of the cargoes in the total volume of 51.50 lakh tonnes projected.																																																																						
	(ii). The actual cargo handled by VPT in the last three years and the estimated traffic in future as per the Business Plan of the Port in respect of each of the above mentioned cargo items may be furnished.	The actual cargo handled by VPT in the last five years for the cargoes envisaged is given below: <table><tr><th>Sl. No.</th><th>Cargoes</th><th>2011-12</th><th>2010-11</th><th>2009-10</th><th>2008-09</th><th>2007-08</th></tr><tr><td>(i).</td><td>Import cargoes</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(a).</td><td>Manganese Ore</td><td>675,035</td><td>801,191</td><td>235,736</td><td>92,319</td><td>148,335</td></tr><tr><td>(b).</td><td>Bauxite</td><td>791,395</td><td>323,415</td><td>884,270</td><td>53,811</td><td>115,879</td></tr><tr><td>(c).</td><td>Gypsum</td><td>1,192,192</td><td>1,098,110</td><td>1,090,156</td><td>493,144</td><td>435,051</td></tr><tr><td>(d).</td><td>Lime stone</td><td>288,723</td><td>493,520</td><td>412,076</td><td>568,794</td><td>551,952</td></tr><tr><td>(ii).</td><td>Export cargoes</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(a).</td><td>B.F. Slag</td><td>54,100</td><td>--</td><td>288,051</td><td>816,416</td><td>947,191</td></tr><tr><td>(b).</td><td>Ilmenite Sand</td><td>316,476</td><td>288,455</td><td>115,280</td><td>61,759</td><td>85,800</td></tr><tr><td>(c).</td><td>Ores (other than Iron Ore)</td><td>121,300</td><td>145,581</td><td>140,585</td><td>147,977</td><td>73,907</td></tr></table> Business Plan prepared in the year 2006 estimated traffic in respect of principal commodities viz., POL, Other liquids, Iron ore, Thermal coal, Coking coal, Steam coal, Fertilisers and raw materials, Other dry bulks, General cargo/ break bulk and containers. No separate estimates were prepared for the cargoes considered for the current proposal. However the traffic estimated in respect of other dry bulk which includes the cargoes envisaged for the current proposal are: Other dry bulks (MT): 15.6 (2013); 22.1(2017) and 34(2026)	Sl. No.	Cargoes	2011-12	2010-11	2009-10	2008-09	2007-08	(i).	Import cargoes						(a).	Manganese Ore	675,035	801,191	235,736	92,319	148,335	(b).	Bauxite	791,395	323,415	884,270	53,811	115,879	(c).	Gypsum	1,192,192	1,098,110	1,090,156	493,144	435,051	(d).	Lime stone	288,723	493,520	412,076	568,794	551,952	(ii).	Export cargoes						(a).	B.F. Slag	54,100	--	288,051	816,416	947,191	(b).	Ilmenite Sand	316,476	288,455	115,280	61,759	85,800	(c).	Ores (other than Iron Ore)	121,300	145,581	140,585	147,977	73,907
Sl. No.	Cargoes	2011-12	2010-11	2009-10	2008-09	2007-08																																																																		
(i).	Import cargoes																																																																							
(a).	Manganese Ore	675,035	801,191	235,736	92,319	148,335																																																																		
(b).	Bauxite	791,395	323,415	884,270	53,811	115,879																																																																		
(c).	Gypsum	1,192,192	1,098,110	1,090,156	493,144	435,051																																																																		
(d).	Lime stone	288,723	493,520	412,076	568,794	551,952																																																																		
(ii).	Export cargoes																																																																							
(a).	B.F. Slag	54,100	--	288,051	816,416	947,191																																																																		
(b).	Ilmenite Sand	316,476	288,455	115,280	61,759	85,800																																																																		
(c).	Ores (other than Iron Ore)	121,300	145,581	140,585	147,977	73,907																																																																		
	(b). Handling rate of cargo:																																																																							
	(i). In the tariff order no. TAMP/16/2011-VPT dated 29 June 2011, the handling rate for Other Ores was considered at 20000 tonnes per day for 2 nos. of HMCs of 60 tonnes capacity. In this context, the scaling down the handling rate to 15000 tonnes per day incase of Other Ores, when the said cargo is proposed to be handled by 2 nos. of HMCs of 60 tonnes capacity need to be justified and substantiated with technical	For the current proposal, the handling rates considered are reckoned per crane per berth.  The capacity of single HMC of 60 tonne capacity matches with the aggregate capacity of 3 level luffing cranes of 20 tonne each prescribed in the TAMP guidelines for multi cargo terminal. The norms for cargo handling rate as per the TAMP guidelines are therefore considered depending upon the parcel for different cargoes envisaged for the current proposal.																																																																						

	specifications. Else, the VPT is requested to consider revising its capacity based on a handling rate of 20000 tonnes per day, for Other ores proposed to be handled at the said facility.	The handling rate of 20000 tonnes considered vide Tariff Order No. TAMP/16 /2011-VPT dated 29 June 2011 relates to Import Manganese Ore, Import Nickel Ore and Import Chrome ore whereas a handling rate of 7,500 tonnes per crane reckoned as per TAMP norms for the current proposal relates to export of ores (other than iron ore and iron ore pellets) basing on the current trend of vessels. However a handling rate of 20000 tonnes per day for 2 nos. of HMCs of 60 tonnes capacity is considered in case of Import Manganese ore which in line with the tariff order dated 29.6.2011.																																
	(ii). The basis for considering the handling rate of 10000 tonnes per day per HMC incase of Manganese Ore and Export B.F Slag may be justified and substantiated with technical specifications.																																	
	(iii). Similarly, the basis for considering the handling rate of 7500 tonnes per day per HMC incase of Limestone and Leminite Sand may be justified and substantiated with technical specifications..																																	
	(iv). The average actual handling rate for Manganese Ore, Bauxite, Gypsum, Limestone, B.F Slag, Other Ores and Leminite Sand handled by HMCs achieved in the port or by the terminal operator Vizag Seaport Private Limited (VSPL) during the last three years may be furnished.	The terminal operator i.e., M/s.VSPL deployed 3 nos., HMCs of 104T capacity at their EQ-8 and 9 berths. The actual handling rate achieved by M/s.VSPL during the last three years is given below: <table><tr><td></td><td>2009-10</td><td>2010-11</td><td>2011-12</td></tr><tr><td>Import Manganese Ore</td><td>8940</td><td>9956</td><td>14407</td></tr><tr><td>Import Bauxite</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td></tr><tr><td>Import Gypsum</td><td>12785</td><td>14318</td><td>14407</td></tr><tr><td>Import Limestone</td><td>7481</td><td>—</td><td>2889</td></tr><tr><td>Export B.F. Slag</td><td>—</td><td>—</td><td>9873</td></tr><tr><td>Export lmenite Sand</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td></tr><tr><td>Export Other Ores</td><td>8745</td><td>11117</td><td>—</td></tr></table>		2009-10	2010-11	2011-12	Import Manganese Ore	8940	9956	14407	Import Bauxite	—	—	—	Import Gypsum	12785	14318	14407	Import Limestone	7481	—	2889	Export B.F. Slag	—	—	9873	Export lmenite Sand	—	—	—	Export Other Ores	8745	11117	—
	2009-10	2010-11	2011-12																															
Import Manganese Ore	8940	9956	14407																															
Import Bauxite	—	—	—																															
Import Gypsum	12785	14318	14407																															
Import Limestone	7481	—	2889																															
Export B.F. Slag	—	—	9873																															
Export lmenite Sand	—	—	—																															
Export Other Ores	8745	11117	—																															
	(v). The specific reasons why 60T MHC is preferred and not any higher capacity, may be explained. It may be clarified whether the technical design of the said berths permits deployment of 100T MHCs.	Two nos., 60 tonne capacity HMCs are preferred over higher capacity cranes keeping in view the size of the vessels handled at the port during the last five years viz., Handymax vessels in respect of the cargoes envisaged for the current proposal to have greater operational flexibility. Vessel parameters are furnished vide table 3.5 of TEFR under chapter 3 "Traffic analysis and forecast". However the technical design of the proposed facility permits deployment of 100T MHCs.																																
	(vi). It may be confirmed that the operator of the proposed facility would not be allowed to deploy higher capacity HMCs at the proposed berth other than the capacity of the HMC considered for the quay capacity calculation.	As the upfront tariff is based on normative approach, the operator may be allowed to deploy suitable equipment conforming to the performance norms prescribed by TAMP.																																
	(vii). In the tariff order no.TAMP/16/2011-VPT dated 29 June 2011 regarding fixation of upffont tariff for the multipurpose cargo handled at the WQ-7 berth with a length of 280 metres, the VPT had considered deployment of 2 nos. of 60T HMCs. Now, in the proposal under reference, with a berth length of 560 metres, the VPT still proposes deployment of 2 nos. of 60T HMCs only. Considering that the berth length in the proposal under reference is double, the VPT is requested to consider deployment of 4 nos. of 60T HMCs at the proposed facility if technical design of the berth does not permit deployment of 100 HMCs. Accordingly, the optimal capacity of the proposed facility may be revised based on a higher handling rate with the use of 4 nos. of 60T HMCs.	TAMP norms for fixation of upfront tariff for services rendered at multipurpose berth, envisages deployment of 3 nos., of 20T capacity level luffing wharf cranes per berth.  The capacity of single HMC of 60 tonne capacity matches with the aggregate capacity of 3 level luffing cranes of 20 tonne each.  The 2 nos., of 60 tonne capacity HMCs is considered for total berth length of 560 meters keeping in view the traffic potential and vessel deployment pattern.																																

<b>III</b>	<b>Capital Cost Estimation:</b>	
(i)	<b>Civil cost:</b>	
	The proposal of VPT mentions that the cost estimate are prepared on prevalent rates as on August 2012 based on the rate analysis prepared as per Schedule of Rates with effect from June 2008 with latest amendments. Further, in respect of civil works where rates are not applicable, then VPT is stated to have considered the prevailing market rates/ quotations for items. In this regard, the VPT is requested to clarify/ furnish the following:	<p>Basis for cost estimates encompassing the observations at (a), (b) and (c) are furnished.</p> <p>The civil costs have been re-visited keeping in view the technically viable alternative suggested by IIT-Chennai, for the subject location of VPT.</p> <p>The cost for mechanical and electrical components have been revised keeping in view the latest budgetary offer and escalating cost approved by TAMP for similar equipments considered by other major ports.</p>
	(a). The latest Schedule of Rates highlighting the rates considered for estimation of each item of civil cost and capital costs towards berthing activity may be furnished.	
	(b). The documentary evidence to support the prevailing market rates or the quotations based on which the VPT has estimated the civil work costs and capital costs towards berthing activity may also be furnished.	
	(c). Furnish a detailed cost estimate for the civil works proposed to be undertaken at the said facility by giving the details about the quantum of the work to be undertaken alongwith the unit rate considered.	
	(d). For each component of civil construction cost including berthing activity, the VPT has also estimated cost towards contingencies (3%), PS charges (7%) and WCT (2.8%). Please explain the nature of the said charges. Also justify the percentage considered towards the said expenditure.	<p>In addition to the provision for the all expenditure which could be foreseen and incorporated in the detail estimate, a provision of 3% on the cost of estimate should be added to cover the cost of unforeseen contingencies as per CPWD norms.</p> <p>Break up for 7%:  Provision for supervision charges: 5%  ¼ % is for preparation of preliminary estimates  ¼ % is for preparation of detailed estimates based on the detailed structural drawings  1% for structural designs, and drawings.  2.8% of WCT is as per AP Govt., directions i.e., 4% on 70% of value which works out to 2.8%.</p>
	(e). The VPT has considered the cost of dredging at ₹ 300 per cu.m based on the 2010 rates. The cost of dredging may be updated to reflect the prevailing rates in this regard. The quantum of silt to be dredged may also be furnished.	The cost of dredging of ₹300 per cu.m is in line with the latest on going tenders.
(ii)	<b>Equipment Cost:</b>	
	(a). The upfront tariff guidelines for multipurpose berth stipulate deployment of equipment such as fork lift trucks, pay loaders etc. which are not considered by the VPT in the capital cost estimation. The VPT has considered deployment of mobile hoppers, conveyor system, stacker, dumpers which are not included in the normative list of equipment. The reasons for deviation proposed from the norms prescribed in the guidelines may be explained with justification for each item of equipment considered by VPT which are not listed in the guidelines.	<p>The equipment is proposed keeping in view the compatibility for handling and storage of the cargoes envisaged.</p> <p>Import bulk cargo viz., manganese ore, bauxite, gypsum and limestone is planned to be unloaded by the harbour mobile cranes into the mobile hoppers. Two parallel runs of overhead conveyor of 2km length approximately will do the transfer of cargo from hoppers at the berth to storage yard in a most reliable manner with one end point with stacker for stack piling and another end point of gradient discharge at an ear marked area which will further be collected by pay loaders.</p>

	(b). The number/(s) of deployment of each type of equipment may be justified.	Export bulk cargoes viz., B.F. Slag, Ilmenite sand and ores (other than iron ore) are planned to be moved by the dumpers from the stack yard to the berth. Cargo pre stacked at the berth will be loaded into ships' hatches by the harbour mobile cranes.
	(c). Based on the change in the number of HMCs as brought out earlier, the VPT is requested to review the requirement of all other equipment like mobile hoppers, conveyor system, stacker, dumpers etc.	Two harbour mobile cranes of 60T capacity are considered, in place of three 20 T electric level wharf cranes at each berth as per TAMP model for operational flexibility. Three mobile hoppers, 8 nos., 10 T capacity pay loaders and 10 nos., 20 T capacity dumpers and one stacker of 1200 TPH in addition to the two streams of overhead conveyors of length 2 Kms., approximately are planned for carrying out the cargo handling activities. Pay loaders of 10T capacity are considered for handling the cargo and for loading wagons depending on requirement.  Provision for forklift trucks was not made as there is no general cargo/break bulk cargo component in the cargo composition at the proposed facility.
	(d). The proposal mentions that incase of equipment, the rates are based on budgetary offers obtained from RITES/ firms. The VPT has, however, not furnished the budgetary offers relied upon by it to estimate the equipment costs. The VPT is requested to furnish budgetary quotations in support of the cost of each type of equipment.	The cost of 60 T HMC is based on the budgetary offer of M/s.Liebherr (a copy of which is furnished).  In case of other equipment the cost approved by TAMP vide Case No. TAMP/58/2008-VPT dt.27.11.2009 duly escalating the cost by 6% annually. The calculations are furnished.
	(e). Workings to arrive at the cost of each type of equipment as considered by VPT in its calculations, from the amount specified in the budgetary quotations.	
	(f). As per the Feasibility Report, the BOT operator is required to install sub-station to draw electrical power. Please confirm that the estimated cost in this regard is considered.	The estimate cost of electrical works has been revised including sub station and allied electrical accessories.
<b>IV</b>	<b><u>Operating Cost:</u></b>	
(i).	<b>Power cost:</b>	
	(a). Unlike the upfront guidelines for a liquid bulk terminal, the upfront guidelines for a multipurpose berth do not prescribe norms towards calculation of power cost for the purpose of illumination. In this regard, the basis for considering power consumption @ 2.4 lakh units per annum per hectare may be justified with workings. The actual power consumption in this regard may also be furnished for the past three years.	In the absence of norms towards calculation of power cost in respect of multipurpose berth, the norm of 2.4 lakh units per annum per hectare provided for liquid bulk terminal; of which major power consumption is towards lighting is considered.  However, power cost for operation of conveyor system including stacker is considered separately.  There is no similar facility existing in port to the one proposed now. As such it may not be feasible to furnish actual power consumption for the past 3 years.
	(b). The reason for calculating the power cost for around 72% of the total assessed optimal capacity may be explained.	The two streams of overhead conveyors together with stacker run on electrical power. Conveyor system is proposed for import traffic of 34.31 lakh tonnes out of the quay capacity of 47.75 lakh tonnes constituting 72%.
	(c). The power consumption of 0.6 units per tonne may be justified with actuals in this regard for the past three years.	Based on the actual power consumption of iron ore receiving system including stacker at the existing mechanical Ore Handling Complex of VPT, the specific power consumption has been worked out to 0.6 KWH per tonne.
	(d). From the workings furnished by the VPT to arrive at the power cost of ₹8.84 per unit, it is seen that the rate has been determined	The power cost of ₹8.84 per unit has been worked out basing on the parameters relevant to the proposed facility which include the prevailing unit rate and Maximum Demand

786 GI/13-14

	by taking the parameters relevant to the proposed facility and is not based on the actuals incurred by VPT in this regard. The unit rate of electricity considered at ₹8.84 per unit may be justified with latest documentary evidence.	charge stipulated in the retail supply tariff schedule for FY 2012-13 of Eastern Power Distribution Company of Andhra Pradesh Ltd.  Calculation of unit rate as specified above with documentary evidence has already been furnished.																				
(ii).	<b>Fuel cost:</b>  (a). The basis for considering 12462 hours of operation incase of HMCs, 4000 hours of operation in respect of pay loaders and 41940 hours of operation incase of dumpers while calculating the fuel cost may be explained with workings.	HMCs are proposed for handling all import and export cargoes. As per the berth day outputs adopted for different cargoes, a total of 12,462 hours of operation of HMCs is required, the details of which are already provided under berth hire calculations. The basis for 41940 hours of operation in case of 20 T dumpers is given below: <table><tr><td>Load per cycle</td><td>16 tonnes</td></tr><tr><td>Cycle time</td><td>30 minutes</td></tr><tr><td>No. of working hours per day</td><td>18 hours</td></tr><tr><td>No. of cycles per dumper per hour</td><td>18 x 2 = 36 cycles</td></tr><tr><td>Tonnage per dumper per day</td><td>36 x 16 = 576 tonnes</td></tr><tr><td>Tonnage by 10 dumpers per day</td><td>5760 tonnes</td></tr><tr><td>Export cargo</td><td>1344452 tonnes</td></tr><tr><td>Days required</td><td>1344452 / 5760 = 233.41 days</td></tr><tr><td>No. of hours requiring operation of 10 dumpers for 18 hours a day</td><td>233 x 18 x 10 = 41940 hours</td></tr><tr><td>Total dumper hours</td><td>41940 hours</td></tr></table> In case of pay loaders the guidelines of TAMP have been considered.	Load per cycle	16 tonnes	Cycle time	30 minutes	No. of working hours per day	18 hours	No. of cycles per dumper per hour	18 x 2 = 36 cycles	Tonnage per dumper per day	36 x 16 = 576 tonnes	Tonnage by 10 dumpers per day	5760 tonnes	Export cargo	1344452 tonnes	Days required	1344452 / 5760 = 233.41 days	No. of hours requiring operation of 10 dumpers for 18 hours a day	233 x 18 x 10 = 41940 hours	Total dumper hours	41940 hours
Load per cycle	16 tonnes																					
Cycle time	30 minutes																					
No. of working hours per day	18 hours																					
No. of cycles per dumper per hour	18 x 2 = 36 cycles																					
Tonnage per dumper per day	36 x 16 = 576 tonnes																					
Tonnage by 10 dumpers per day	5760 tonnes																					
Export cargo	1344452 tonnes																					
Days required	1344452 / 5760 = 233.41 days																					
No. of hours requiring operation of 10 dumpers for 18 hours a day	233 x 18 x 10 = 41940 hours																					
Total dumper hours	41940 hours																					
	(b). The basis for considering the fuel consumption at 33.33 litres incase of 1 no. of HMC and 4 litres incase of 1 no. of dumper may be explained with workings. In this context, the fuel consumption factor considered for the said equipment may be supported by documentary evidence.	TAMP vide case No.TAMP/16/2011-VPT dated 29.6.2011 has considered 33.33 liters per hour per 60 tonne HMC which is adopted. The fuel consumption of 4 liters per hour in case of dumper is considered as per the TAMP order in Case No.TAMP/57/2011-KOPT dated 18.6.2012.																				
V	<b>Cargo handling charges calculation:</b>																					
(i).	From the calculation furnished by VPT, it is seen that the VPT has excluded the cost relating to operation of the conveyor while arriving the per tonne handling rate of export cargo like B.F Slag, Ores and Ilmenite Sand, presumably on the ground that the handling of the said cargo is by conventional method and Conveyor system would not be used to handle the above mentioned cargo. If that is the case, the return of 16% on the conveyor system (forming part of the total gross block of assets) also is to be excluded to determine per tonne handling rate for the above mentioned cargo.																					
(ii).	Further, it may be appropriate to exclude the component of cost of operation of conveyor and return on cost of conveyor from the total revenue requirement and add the same to the portion of revenue requirement to be generated from import cargo like manganese ore, bauxite, gypsum, limestone etc. As a result, the costs related to the conveyor would not be absorbed in the storage charges and miscellaneous charges of B.F Slag, Ores and Ilmenite Sand. Therefore, please furnish revised workings in this regard.	The handling rates, storage charges and miscellaneous charges of export cargoes like BF slag, Ores (other than iron ore and pellets) and Ilmenite sand have been revised and furnished in the revised upfront calculations.																				

(iii).	The basis for considering the entire cargo profile except bauxite to be foreign may be furnished. The basis to consider the bauxite cargo to be coastal only may be furnished. The ratio of similar category of foreign and coastal cargo handled by the port or by the terminal operator Vizag Seaport Private Limited (VSPL) during the last three years may be furnished year wise separately.	Foreign/coastal distribution during 2011-12 at the port (including the VSPL) in respect of the cargoes proposed to be handled at the facility is furnished below:  (Lakh tonnes) <table><tr><th rowspan="2">Cargo</th><th colspan="3">2011-12</th><th colspan="3">2010-11</th><th colspan="3">2009-10</th></tr><tr><th>Foreign</th><th>Coastal</th><th>Total</th><th>Foreign</th><th>Coastal</th><th>Total</th><th>Foreign</th><th>Coastal</th><th>Total</th></tr><tr><td>Imp. M.Ore</td><td>6.76</td><td>—</td><td>6.76</td><td>7.56</td><td>0.33</td><td>8.91</td><td>2.36</td><td>—</td><td>2.36</td></tr><tr><td>Imp. Bauxite</td><td>—</td><td>7.91</td><td>7.91</td><td>—</td><td>3.23</td><td>3.23</td><td>—</td><td>6.84</td><td>6.84</td></tr><tr><td>Imp. Gypsum</td><td>11.92</td><td>—</td><td>11.92</td><td>10.98</td><td>—</td><td>10.98</td><td>10.90</td><td>—</td><td>10.90</td></tr><tr><td>Imp. L.Stone</td><td>2.89</td><td>—</td><td>2.89</td><td>4.76</td><td>0.19</td><td>4.94</td><td>4.12</td><td>—</td><td>4.12</td></tr><tr><td>Exp. BF Sig.</td><td>0.64</td><td>—</td><td>0.64</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td><td>2.98</td><td>—</td><td>2.98</td></tr><tr><td>Exp. L.Sand</td><td>3.16</td><td>—</td><td>3.16</td><td>2.88</td><td>—</td><td>2.88</td><td>1.16</td><td>—</td><td>1.16</td></tr><tr><td>Exp. Ore</td><td>1.18</td><td>0.06</td><td>1.24</td><td>1.44</td><td>—</td><td>1.44</td><td>1.41</td><td>—</td><td>1.41</td></tr></table> From the above it could be seen that bauxite cargo is entirely coastal. The cargo is meant for the Alumina industries located in Gujarat.	Cargo	2011-12			2010-11			2009-10			Foreign	Coastal	Total	Foreign	Coastal	Total	Foreign	Coastal	Total	Imp. M.Ore	6.76	—	6.76	7.56	0.33	8.91	2.36	—	2.36	Imp. Bauxite	—	7.91	7.91	—	3.23	3.23	—	6.84	6.84	Imp. Gypsum	11.92	—	11.92	10.98	—	10.98	10.90	—	10.90	Imp. L.Stone	2.89	—	2.89	4.76	0.19	4.94	4.12	—	4.12	Exp. BF Sig.	0.64	—	0.64	—	—	—	2.98	—	2.98	Exp. L.Sand	3.16	—	3.16	2.88	—	2.88	1.16	—	1.16	Exp. Ore	1.18	0.06	1.24	1.44	—	1.44	1.41	—	1.41
Cargo	2011-12			2010-11			2009-10																																																																																				
	Foreign	Coastal	Total	Foreign	Coastal	Total	Foreign	Coastal	Total																																																																																		
Imp. M.Ore	6.76	—	6.76	7.56	0.33	8.91	2.36	—	2.36																																																																																		
Imp. Bauxite	—	7.91	7.91	—	3.23	3.23	—	6.84	6.84																																																																																		
Imp. Gypsum	11.92	—	11.92	10.98	—	10.98	10.90	—	10.90																																																																																		
Imp. L.Stone	2.89	—	2.89	4.76	0.19	4.94	4.12	—	4.12																																																																																		
Exp. BF Sig.	0.64	—	0.64	—	—	—	2.98	—	2.98																																																																																		
Exp. L.Sand	3.16	—	3.16	2.88	—	2.88	1.16	—	1.16																																																																																		
Exp. Ore	1.18	0.06	1.24	1.44	—	1.44	1.41	—	1.41																																																																																		
VI	<b>Storage charge calculation:</b>																																																																																										
(i)	The actual average dwell time of all the cargo proposed to be handled at the said facility at the port or at the VSPL during the last three years may be furnished year wise separately.	The average dwell time of import cargoes envisaged is observed to be about 30 days and in case of export cargoes it is observed as 40 days. As such the values as observed are considered.																																																																																									
(ii)	The basis for considering 16% of the total optimal capacity at the proposed facility to attract storage charges may be furnished.	Basis for considering 16% of the total optimal capacity to attract storage together with the storage calculations is furnished.																																																																																									
(iii).	The basis for calculating storage charges by considering 350 working days, thereby excluding the 15 days due to bad weather may be justified with actual position obtaining at the VPT in this regard.	During 2011-12 an average rainfall of more than 1.5 cm was recorded for about 14 days. It is considered that a rainfall of more than 1.5 cm may not be congenial for cargo handling operations. As such 350 working days have been considered for storage/evacuation operations.																																																																																									
(iv).	The number of free days prescribed in the guidelines is 5 days for import cargo and 15 days for export. As against the above position, the port has proposed a free period of 10 days for import cargo and 20 days for export cargo. Specific reasons for deviations from the guidelines may be explained.	Many small players, group their cargo in small quantities for export/import to gain economies in scale and keeping in view the operability of vessel charter. Accordingly free period is considered keeping in view the dwell time.																																																																																									
VII	<b>Storage charge calculation:</b>																																																																																										
	The VPT is also requested to establish with workings that with the proposed upfront tariff, the operator would be in a position to achieve the total revenue requirement in respect of handling, storage and Miscellaneous activities.	The revenue requirement for cargo handling activity (including handling, storage and miscellaneous charges) and berth hire is reckoned duly apportioning the costs for handling activity and berthing activity separately and by providing 16% ROCE. The rates for cargo handling for different cargoes and berth hire have been worked out proportionately according to their share in total. Therefore it is analogous to achieving the total revenue requirement with the proposed upfront tariff. Thus the operator would be in a position to achieve the total revenue requirement for different services.																																																																																									
VIII	<b>Scale of Rates:</b>																																																																																										
	When the VPT envisages the entire cargo profile except bauxite to be handled at the facility to be foreign, the reason for prescribing coastal rates for the foreign cargo may be furnished. Similarly, when bauxite is envisaged to be only coastal in nature, the reason for proposing foreign rates for bauxite may be furnished.	As per Govt., policy, handling rate for coastal cargo should be reckoned as 60% of rate for overseas cargo. Accordingly while calculating handling charges for a cargo under the two categories viz., overseas and coastal; the concession provided to the coastal cargo is loaded to the overseas component. Thus the revenue requirement for different cargoes which is reckoned according to the proportion of quay capacity is distributed to the overseas and coastal components. In the subject case, the entire bauxite cargo is coastal movement. As such there is no scope for loading the concession provided to the coastal cargo to the overseas component to make up the total revenue requirement. It may also not be prudent to load the concession provided to Bauxite to any other cargo.																																																																																									



7.1. While responding to the queries under cover of its letter dated 4 December 2012, the VPT has also revised its proposal. A comparative position between the initial proposal dated 20 October 2012 and the revised proposal dated 4 December 2012 are summarized below:

- (i). The capacity of the terminal at the proposed WQ-7 and WQ-8 is maintained at 47,75,121 tonnes or 4.78 million tonnes per annum.

- (ii). Capital cost:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Item of work	Initial proposal of October 2012	Revised proposal of December 2012
	<b>Handling Activity:</b>		
<b>A</b>	<b>Civil works</b>		
1	Dismantling of existing structures	113.58	113.58
2	Development of back up area including hard surfacing, drainage	280.19	280.19
3	Ground improvement	1245.25	1652.11
4	Railway (Civil, S&T and electrification - 3000 meters)	1147.23	
	Railway (Civil, P.Way, S&T and electrification)		1393.11
5	Conveyor gallery	2993.26	2993.26
6	Transfer houses	263.37	263.37
7	Drive houses	294.22	294.22
8	Paved area behind the berth (10000 sqm) @ 2500/sqm	283.24	283.24
9	Area illumination	132.07	132.07
10	Internal roads in stack area	906.37	906.37
11	Compound wall and green plantation	1536.32	1536.32
	<b>Sub Total (1 to 11)</b>	<b>9195.10</b>	<b>9847.84</b>
	<b>Excluding dismantling</b>	<b>9081.52</b>	<b>9734.26</b>
<b>B</b>	<b>MECHANICAL &amp; ELECTRICAL WORKS</b>		
12	Nos. 60 T Harbour Mobile crane	4531.84	4117.62
23	Nos. Mobile hoppers	237.92	229.32
3	Conveyor system (2 streams of 2 KM each)	5664.79	5397.41
41	Stacker of 1200 TPH	2039.33	2446.04
58	nos. 10 T pay loaders	290.04	366.90
6	Electrical works	151.82	358.01
7	10 Nos. dumpers	283.24	283.24
	<b>Sub Total (1 to 7)</b>	<b>13198.98</b>	<b>13198.54</b>
	<b>Total (A+B)</b>	<b>22394.08</b>	<b>23046.38</b>
<b>C</b>	<b>5% Misc. cost on A+B as per TAMP</b>	<b>1119.70</b>	<b>1152.32</b>
	<b>Total Cost for Handling Activity(A+B+C)</b>	<b>23513.78</b>	<b>24198.69</b>
	<b>(Excluding cost of dismantling)</b>	<b>23400.20</b>	<b>24085.11</b>
<b>D</b>	<b>BERTH HIRE ACTIVITY</b>		
1	Construction of berth	11341.18	10386.50
2	Berth fixtures	372.45	372.45
3	Dredging cost	2371.42	2641.57
	<b>Sub Total (1 to 3)</b>	<b>14085.05</b>	<b>13400.52</b>
	<b>Total Capital Cost (A+B+C+D)</b>	<b>37598.83</b>	<b>37599.21</b>

- (iii). Operating Cost:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	Initial proposal of October 2012	Revised proposal of December 2012
<b>A.</b>	<b>HANDLING ACTIVITY</b>		
1	<b>Power</b> (2.4 lakh units/hectare * 19.64 hectares * ₹8.84 per unit)	416.68	416.68
	Conveyor system including stacker (34.31 LT * 0.6 units * ₹8.84 ps.)*	181.98	181.98
	<b>Total Power cost</b>	<b>598.66</b>	<b>598.66</b>
2	<b>Fuel cost</b>		
	2 nos, Harbour Mobile Cranes (12462 hrs.x 33.33 ltrs.x ₹50.39 ps.)	209.30	209.30
	8 nos. 10 T Pay loaders (4000 hrs.x 12 ltrs.x ₹50.39 ps.x 8 nos.)	193.50	193.50
	10 nos. dumpers (41940 hrs.x 4 ltrs.x ₹50.39 ps.x 10 nos.)	84.53	84.53
	<b>Total fuel cost</b>	<b>487.33</b>	<b>487.33</b>



Sl. No.	Particulars	Initial proposal of October 2012	Revised proposal of December 2012
3	<b>Repairs and Maintenance cost</b>		
	(a) 1% on Civil assets	90.82	87.34
	(b) 5% on Mech. & Elec. Works	659.95	659.95
	<b>Total repairs &amp; maintenance cost</b>	<b>750.76</b>	<b>757.29</b>
4	<b>Insurance 1% on gross fixed assets</b>	<b>234.00</b>	<b>240.85</b>
5	<b>Depreciation</b>		
	(a) Civil assets (3.34% on civil works)	303.32	325.12
	(b) Mechanical and Electrical works (10.34% on Mech. and Elec. Works)	1364.77	1364.77
	<b>Total depreciation</b>	<b>1668.09</b>	<b>1689.89</b>
6	<b>Licence Fee (Rentals for land)</b>	<b>224.60</b>	<b>224.60</b>
7	<b>Other Expenses (5% on gross fixed assets)</b>	<b>1170.01</b>	<b>1204.26</b>
	<b>Total Operation cost for handling activity</b>	<b>5133.46</b>	<b>5202.88</b>
B.	<b>BERTH HIRE ACTIVITY</b>		
1	Repair & Maintenance of Civil Assets	140.85	134.01
2	Insurance	140.85	134.01
3	Depreciation	470.44	447.58
	<b>Total operating cost for berth hire activity</b>	<b>752.14</b>	<b>715.59</b>
C.	<b>TOTAL OPERATING COST (A) + (B)</b>	<b>5885.60</b>	<b>5918.47</b>

## (iv). Annual Revenue Requirement

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	Initial proposal of October 2012		Revised proposal of December 2012	
		Handling Activity	Berth Hire Activity	Handling Activity	Berth Hire Activity
1.	Total annual operating cost	5133.46	752.14	5202.88	715.59
2.	Return on capital employed	3744.03	2253.61	3853.62	2144.08
	<b>ANNUAL REVENUE REQUIREMENT</b>	<b>8877.49</b>	<b>3006.75</b>	<b>9056.50</b>	<b>2859.67</b>

## (v). Apportionment of Annual Revenue Requirement:

(₹ in lakhs)

Tariff group	% of revenue allocated	Annual revenue requirement (Rupee)	
		Initial proposal of October 2012	Revised proposal of December 2012
Handling charges	90%	7989.74	8150.85
Storage charges	5%	443.87	452.83
Miscellaneous charges	5%	443.87	452.83
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>8877.49</b>	<b>9056.50</b>

7.2. In view of the above changes, the upfront tariff proposed by the VPT earlier has also undergone a change. A comparative position with regard to the upfront tariff proposed by the VPT in its initial proposal of October 2012 and the revised proposal of December 2012 is given below:

## (i). Berth hire:

(Rate in ₹ per GRT per hour or part thereof)

Description	Initial proposal of October 2012		Revised proposal of December 2012	
	Foreign vessel	Coastal vessel	Foreign vessel	Coastal vessel
Vessels carrying import Manganese ore, Bauxite, Gypsum and Limestone and export BF Slag, Ores (other than iron ore) and Ilmenite sand	1.098	0.659	1.044	0.627

786 GI/13-15

## (ii). Cargo handling charges:

(Rate in ₹ per metric tonne)

Commodity	Unit	Initial proposal of October 2012		Revised proposal of December 2012	
		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
Imp. Manganese Ore	Per Metric tonne	168.81	101.29	198.52	119.11
Imp. Bauxite	Per Metric tonne	281.35	168.81	330.87	198.52
Imp. Gypsum	Per Metric tonne	168.81	101.29	198.52	119.11
Imp. Limestone	Per Metric tonne	168.81	101.29	198.52	119.11
Exp. BF Slag	Per Metric tonne	163.51	101.29	99.69	59.81
Exp. Ores (other than iron ore)	Per Metric tonne	163.51	101.29	99.69	59.81
Exp. Ilmenite sand	Per Metric tonne	163.51	101.29	99.69	59.81

## (iii). Storage charges:

Storage charges after free period (per ton / per day)

Description	Rate in ₹ per tonne per day or part thereof	
	Initial proposal of October 2012	Revised proposal of December 2012
<b>Import - Free period - 10 days</b>		
First ten days after expiry of free period	5.15	6.45
Beyond 20 <sup>th</sup> day	7.72	9.68
<b>Export - Free period - 20 days</b>		
First ten days after expiry of free period	5.19	2.72
Beyond 30 <sup>th</sup> day	7.79	4.08

## (iv). Miscellaneous charges:

Initial proposal of October 2012		Revised proposal of December 2012	
Description	Rate in ₹ Per tonne per day	Description	Rate in ₹ Per tonne per day
Import Manganese ore, Bauxite, Gypsums and Limestone and export BF slag, Ores (other than iron ore) and Ilmenite sand	9.30	Import Manganese ore, Bauxite, Gypsum and Limestone	11.03
		Export BF slag, Ores (other than iron ore) and Ilmenite sand	5.54

8. In view of the changes<sup>a</sup> in the proposed Scale of Rates, the revised proposal dated 4 December 2012 was circulated to the users/ user organizations/ RFQ Applicants, advising them to furnish their comments on the revised proposal directly to VPT by 20 December 2012 with a copy endorsed to us. The VPT was also requested to respond to the comments to be received from the users/ user organizations/ RFQ Applicants immediately. We have not received comments from any of the users/ user organizations/ RFQ Applicants on the revised proposal of VPT, nor response from the VPT.

9.1. A joint hearing on the case in reference was held on 18 December 2012 at the VPT premises. The VPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the VPT and the concerned users/ user organisations/ RFQ Applicants have made their submissions.

9.2. As agreed in the joint hearing, the VPT was advised vide our letter dated 26 December 2012 to take action/ furnish information on some points. The VPT vide its e-mail dated 28 December 2012 has responded. The information sought by us from VPT during the joint hearing and the response of VPT thereon are summarized and tabulated below:

Sl. No.	Information sought by us	Response of VPT
(i).	The proposal of the VPT considers two Harbour Mobile Cranes (HMC) of 60 tonnes capacity each for berth length of 560 metres whereas 2 Nos. of HMC had been considered earlier for a lower berth length of 280 metres at VPT. The VPT stated at the joint hearing that 2 Nos. of HMC of 60 tonnes capacity each are considered keeping in view the traffic potential and vessel deployment pattern. However, how the traffic potential and particularly the	The cargoes envisaged for the present proposal are heterogeneous in nature. Seven different commodities consisting of both import and export with a projected throughput of 6.05 million tonnes is envisaged which cannot be accommodated at one berth as these cargoes are handled by Handymax and high Handymax vessels only. As such, a quay length 560 mtrs. is proposed for simultaneous berthing of two vessels. Moreover, the vessels carrying

	vessel deployment pattern will not permit the deployment of 4 Nos. of 60 tonnes capacity HMC is not adequately explained. As agreed at the joint hearing, the VPT is requested to explain in detail the constraints that may come in the way of deployment of 4 numbers of 60 tonne crane each though the length of the proposed berth is 560 meters.	import cargoes (manganese ore and limestone) will have multiple exporter/importers. (For e.g. the vessel m.v. GOLD GEMINI carrying import manganese ore had the cargo of 7 importers and the vessel m.v. BEAUTIFUL RENA carrying limestone had 4 importers). Cargo belonging to different importers are handled one after the other resorting to handling cargo belonging to one importer at a time to avoid pilferage. As such, deployment of 2 nos. of 60 tonnes cranes at each berth will result in idling and under utilization of equipment. Further, two streams of overhead conveyors are planned for handling import cargo. As such, to have greater operational flexibility only one crane at each facility is considered. Further, the vessels with cargoes viz. export ores, BF slag and limestone will have small parcels for which requirement of one crane at each berth found to be sufficient. However, as suggested by TAMP in the joint hearing held on 18.2.2012, 2 nos. of 100 tonnes HMCs have been considered in place of 2 nos. 60 tonnes HMCs and accordingly, the output rates have been considered accordingly.
(ii).	The VPT is also requested to explore the option of deployment of adequate number of 100 tonne capacity Harbour Mobile Cranes if it is absolutely not possible to deploy 4 numbers Harbour Mobile Cranes of 60 tonne capacity each and berth length of 560 meters cannot be reduced. In the event of the VPT proposing to deploy adequate numbers of Harbour Mobile cranes of 100 tonne capacity, the port should certify that the BOT operator will be allowed to operate the proposed facility only with the equipment profile proposed by the port for fixation of upfront tariff.	
(iii).	The VPT is requested to certify that the physical norms and costing norms prescribed in the 2008 guidelines for fixation of upfront tariff are adhered to in formulating its proposal.	Physical and costing norms as per guidelines for upfront tariff setting for PPP projects at major ports – 2008 and deliberations of joint hearing held on 18.12.2012 are kept in view while formulating the proposal.

9.3. While responding to the information sought by us during the joint hearing, the VPT vide its e-mail dated 28 December 2012 has again revised its proposal. A comparative position between the initial proposal dated 20 October 2012, revised proposal dated 4 December 2012 and the further revised proposal dated 28 December 2012 is summarized below:

- (i). The capacity of the terminal at the proposed WQ-7 and WQ-8 is assessed at 47,75,121 tonnes or 4.78 million tonnes per annum in initial proposal dated 20 October 2012 and proposal dated 4 December 2012. In the revised proposal dated 28 December 2012, the capacity of the terminal is assessed at 57,75,145 tonnes or 5.78 million tonnes per annum.

- (ii). Capital cost:

(₹ in lakhs)				
Sl. No.	Item of work	Initial proposal dated 20 October 2012	Proposal dated 4 December 2012	Revised proposal dated 28 December 2012
	<b>Handling Activity:</b>			
<b>A</b>	<b>Civil works</b>			
1	Dismantling of existing structures	113.58	113.58	113.58
2	Development of back up area including hard surfacing, drainage	280.19	280.19	280.19
3	Ground Improvement	1245.25	1652.11	1652.11
4	Railway (Civil, S&T and electrification - 3000 meters)	1147.23		
	Railway (Civil, P. Way, S&T and electrification)		1393.11	1393.11
5	Conveyor gallery	2993.26	2993.26	2993.26
6	Transfer houses	263.37	263.37	263.37

Sl. No.	Item of work	Initial proposal dated 20 October 2012	Proposal dated 4 December 2012	Revised proposal dated 28 December 2012
7	Drive houses	294.22	294.22	294.22
8	Paved area behind the berth (10000 sqm) @ 2500/sqm	283.24	283.24	283.24
9	Area illumination	132.07	132.07	132.07
10	Internal roads in stack area	906.37	906.37	906.37
11	Compound wall and green plantation	1536.32	1536.32	969.84
	<b>Sub Total (1 to 11)</b>	<b>9195.10</b>	<b>9847.84</b>	<b>9281.36</b>
	<b>Excluding dismantling</b>	<b>9081.52</b>	<b>9734.26</b>	<b>9167.78</b>
<b>B</b>	<b>MECHANICAL &amp; ELECTRICAL WORKS</b>			
12	Nos. 60 T Harbour Mobile crane	4531.84	4117.62	
	2 Nos. 100 T Harbour Mobile crane			7384.97
23	Nos. Mobile hoppers	237.92	229.32	229.32
3	Conveyor system (2 streams of 2 KM each)	5664.79	5397.41	5397.41
4	1 Stacker of 1200 TPH	2039.33	2446.04	1364.54
5	8 nos. 10 T pay loaders	290.04	366.90	366.90
6	Electrical works	151.82	358.01	358.01
7	10 Nos. dumpers	283.24	283.24	283.24
	<b>Sub Total (1 to 7)</b>	<b>13198.98</b>	<b>13198.54</b>	<b>15384.39</b>
	<b>Total (A+B)</b>	<b>22394.08</b>	<b>23046.38</b>	<b>24665.75</b>
<b>C</b>	<b>5% Misc. cost on A+B as per TAMP</b>	<b>1119.70</b>	<b>1152.32</b>	<b>1233.29</b>
	<b>Total Cost for Handling Activity(A+B+C)</b>	<b>23513.78</b>	<b>24198.69</b>	<b>25899.03</b>
	<b>(Excluding cost of dismantling)</b>	<b>23400.20</b>	<b>24085.11</b>	<b>25785.45</b>
<b>D</b>	<b>BERTH HIRE ACTIVITY</b>			
1	Construction of berth	11341.18	10386.50	10386.50
2	Berth fixtures	372.45	372.45	372.45
3	Dredging cost	2371.42	2641.57	2641.57
	<b>Sub Total (1 to 3)</b>	<b>14085.05</b>	<b>13400.52</b>	<b>13400.52</b>
	<b>Total Capital Cost (A+B+C+D)</b>	<b>37598.83</b>	<b>37599.21</b>	<b>39299.55</b>

## (iii). Operating Cost:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	Initial proposal dated 20 October 2012	Proposal dated 4 December 2012	Revised proposal dated 28 December 2012
<b>A.</b>	<b>HANDLING ACTIVITY</b>			
1	<b>Power</b> (2.4 lakh units/hectare * 19.64 hectares * ₹8.84 per unit)	416.68	416.68	416.68
	Conveyor system including stacker	181.98	181.98	227.86
		(34.31 LT * 0.6 units * ₹8.84 ps.)	(34.31 LT * 0.6 units * ₹8.84 ps.)	(42.96 * 0.6 * 8.84)
	<b>Total Power cost</b>	<b>598.66</b>	<b>598.66</b>	<b>644.54</b>
2	<b>Fuel cost</b>			
	2 nos., Harbour Mobile Cranes	209.30	209.30	453.61
		(12462 hrs. * 33.33 ltrs. * ₹50.39 ps.)	(12462 hrs. * 33.33 ltrs. * ₹50.39 ps.)	(12860 hrs * 70 ltrs * ₹50.39)
	8 nos. 10-T Pay loaders (4000 hrs. * 12 ltrs. * ₹50.39 ps. * 8 nos.)	193.50	193.50	193.50
	10 nos. dumpers	84.53	84.53	93.20
		(41940 hrs.x 4 ltrs.x ₹50.39 ps.x 10 nos.)	(41940 hrs.x 4 ltrs.x ₹50.39 ps.x 10 nos.)	(46237 hrs * 4 lt. * ₹50.39)
	<b>Total fuel cost</b>	<b>487.33</b>	<b>487.33</b>	<b>740.31</b>
3	<b>Repairs and Maintenance cost</b>			
	(a) 1% on Civil assets	90.82	97.34	91.68
	(b) 5% on Mech. & Elec. Works	659.95	659.95	769.22
	<b>Total repairs &amp; maintenance cost</b>	<b>750.76</b>	<b>757.29</b>	<b>860.90</b>

Sl. No.	Particulars	Initial proposal dated 20 October 2012	Proposal dated 4 December 2012	Revised proposal dated 28 December 2012
4	Insurance 1% on gross fixed assets	234.00	240.85	257.85
5	Depreciation			
	(a) Civil assets ( 3.34% on civil works)	303.32	325.12	306.20
	(b) Mechanical and Electrical works (10.34% on Mech. and Elec. Works)	1364.77	1364.77	1590.75
	<b>Total depreciation</b>	<b>1668.09</b>	<b>1689.89</b>	<b>1896.95</b>
6	Licence Fee (Rentals for land)	224.60	224.60	224.60
7	Other Expenses (5% on gross fixed assets)	1170.01	1204.26	1294.95
	<b>Total Operation cost for handling activity</b>	<b>5133.46</b>	<b>5202.88</b>	<b>5920.10</b>
B.	<b>BERTH HIRE ACTIVITY</b>			
1	Repair & Maintenance of Civil Assets	140.85	134.01	134.01
2	Insurance	140.85	134.01	134.01
3	Depreciation	470.44	447.58	447.58
	<b>Total operating cost for berth hire activity</b>	<b>752.14</b>	<b>715.59</b>	<b>715.59</b>
C.	<b>TOTAL OPERATING COST (A) + (B)</b>	<b>5885.60</b>	<b>5918.47</b>	<b>6635.69</b>

## (iv). Annual Revenue Requirement

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	Initial proposal dated 20 October 2012		Proposal dated 4 December 2012		Revised proposal dated 28 December 2012	
		Handling Activity	Berth Hire Activity	Handling Activity	Berth Hire Activity	Handling Activity	Berth Hire Activity
1.	Total annual operating cost	5133.46	752.14	5202.88	715.59	5920.10	715.59
2.	Return on capital employed	3744.03	2253.61	3853.62	2144.08	4143.85	2144.08
	<b>ANNUAL REVENUE REQUIREMENT</b>	<b>8877.49</b>	<b>3005.75</b>	<b>9056.50</b>	<b>2859.67</b>	<b>10063.95</b>	<b>2859.67</b>

## (v). Apportionment of Annual Revenue Requirement:

(₹ in lakhs)

Tariff group	% of revenue allocated	Annual revenue requirement (Rupees)		
		Initial proposal dated 20 October 2012	Proposal dated 4 December 2012	Revised proposal dated 28 December 2012
Handling charges	90%	7989.74	8150.85	9057.55
Storage charges	5%	443.87	452.83	503.20
Miscellaneous charges	5%	443.87	452.83	503.20
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>8877.49</b>	<b>9056.50</b>	<b>10063.95</b>

9.4. In view of the above changes, the upfront tariff proposed by the VPT earlier has also undergone a change. A comparative position with regard to the upfront tariff proposed by the VPT in its initial proposal dated 20 October 2012, revised proposal dated 4 December 2012 and further revised proposal dated 28 December 2012 is given below:

## (i). Berth hire:

(Rate in ₹ per GRT per hour or part thereof)

Description	Initial proposal dated 20 October 2012		Proposal dated 4 December 2012		Revised proposal dated 28 December 2012	
	Foreign vessel	Coastal vessel	Foreign vessel	Coastal vessel	Foreign vessel	Coastal vessel
Vessels carrying import Manganese ore, Bauxite, Gypsum and Limestone and export BF Slag, Ores (other than Iron ore) and Ilmenite sand	1.098	0.659	1.044	0.627	1.033	0.620

786 GI/13-16

## (ii). Cargo handling charges:

(Rate in ₹ per metric tonne)

Commodity	Unit	Initial proposal dated 20 October 2012		Proposal dated 4 December 2012		Revised proposal dated 28 December 2012	
		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
Imp. Manganese Ore	Per Metric tonne	168.81	101.29	198.52	119.11	174.57	-
Imp. Bauxite	Per Metric tonne	281.35	168.81	330.87	198.52	-	174.57
Imp. Gypsum	Per Metric tonne	168.81	101.29	198.52	119.11	174.57	
Imp. Limestone	Per Metric tonne	168.81	101.29	198.52	119.11	174.57	
Exp. BF Slag	Per Metric tonne	163.51	101.29	99.69	59.81	105.36	
Exp. Ores (other than iron ore)	Per Metric tonne	163.51	101.29	99.69	59.81	105.36	
Exp. Ilmenite sand	Per Metric tonne	163.51	101.29	99.69	59.81	105.36	

## (iii). Storage charges:

Storage charges after free period (per ton / per day)

Description	Rate in ₹ per tonne per day or part thereof		
	Initial proposal dated 20 October 2012	Proposal dated 4 December 2012	Revised proposal dated 28 December 2012
Import - Free period - 10 days			
First ten days after expiry of free period	5.15	6.45	3.50
Beyond 20 <sup>th</sup> day	7.72	9.68	5.25
Export - Free period - 20 days			
First ten days after expiry of free period	5.19	2.72	2.41
Beyond 30 <sup>th</sup> day	7.79	4.08	3.62

## (iv). Miscellaneous charges:

Initial proposal dated 20 October 2012		Proposal dated, 4 December 2012		Revised proposal dated 28 December 2012	
Description	Rate in ₹ Per tonne per day	Description	Rate in ₹ Per tonne per day	Description	Rate in ₹ Per tonne per day
Import Manganese ore, Bauxite, Gypsums and Limestone and export BF slag, Ores (other than iron ore) and Ilmenite sand	9.30	Import Manganese ore, Bauxite, Gypsum and Limestone	11.03	Import Manganese ore, Bauxite, Gypsum and Limestone	9.70
		Export BF slag, Ores (other than iron ore) and Ilmenite sand	5.54	Export BF slag, Ores (other than iron ore) and Ilmenite sand	5.85

10. Since the reply furnished by the VPT vide its e-mail dated 28 December 2012 did not adequately justify its position of deployment of 2 nos. of 100 tonne HMC at the berth, the VPT was again requested to furnish the requisite justification. Further, the VPT was also requested to justify consideration of handling rate of 7500 tonnes per day per crane incase of Limestone, Other Ores and Ilmenite sand. In this regard, the VPT vide its communication dated 11 January 2013 has submitted the following:

- (i). The equipment is planned based on the pattern of vessels being deployed for the cargoes at the proposed facility. As already explained, at this port, cargo belonging to different importers is carried in one parcel in different holds of the ships in respect of certain cargoes like manganese ore, lime stone, ilmenite sand, other ores etc. Cargo of different importers/ exporters is to be stored at different places in the storage area earmarked to them. As such, the cargo belonging to different importers from one vessel cannot be handled simultaneously through the same conveyor. Therefore, it is imperative to handle cargo belonging to different

importers one after the other as is being done now at the port. As such, deployment of more than one crane at each berth will only result in creation of idle capacity and underutilization of equipment. Further, the 100 T capacity HMCs are of higher capacity when compared to the norm of TAMP of 3 nos., of 20 tonne ELL Wharf cranes. The output rates have also been considered as 25% more than the norm of 10,000 tonnes in respect of cargoes which are handled in bigger size vessels. However, output rate of 7,500 tonnes per day in case of lower parcels is considered as per TAMP norms for export Ilmenite sand, export other ores (other than iron ore) and import lime stone.

These small vessels often have only 2 hatches of very small size having limited scope for increasing the output inspite of deploying higher capacity cranes.

- (ii). In case of limestone, small parcel loads of less than 10,000 tonnes are arriving. During 2011-12, 8 vessels of parcel size of less than 10,000 were handled out of the total number of 14 vessels. These vessels are small in size i.e., less than 10,000 DWT with the smaller size hatches. As such, the output rate of 12,500 cannot be achieved. Similarly in case of ilmenite sand out of 26 vessels handled during 2011-12, 22 vessels are of small parcels of less than 15,000 tonnes with a DWT of about 20,000. Incase of other ores, small parcels of ferro chrome etc., are sometimes carried in general cargo vessels along with cargoes such as iron and steel, machinery etc., in different hatches. Accordingly an output of 7,500 tonnes per day is considered as per TAMP norms realistically.
- (iii). It is, therefore, reiterated that the equipment planned and the output rates envisaged are only feasible and the same may be considered.

11. The VPT vide its communication dated 15 January 2013 has revised the power cost considered earlier by it in its proposal dated 28 December 2012 as given under:

1. Unit rate (at 33 KV as per EPDCL tariff)	-	₹ 5.35
2. MD Charges	-	₹ 250 per KVA
3. Contracted maximum demand	-	2000 KVA (approx.)
4. Annual demand charges (Fixed charge)	-	₹ 250 × 2000 × 12 = ₹ 60,00,000

The component of power tariff for mechanical and non-mechanical components works out as follows, as furnished by the VPT:

Description	Mechanical	Non-mechanical	Total
Throughput (tonnes)	42,95,561	14,79,583	57,75,144
Annual demand charges (fixed charge; as such calculated proportionately basing on throughput)	₹ 44,62,808	₹ 15,37,192	₹ 60,00,000
Unit consumption (@ 0.6 units per tonne of cargo handled) and @ ₹ 5.35 per unit	₹ 1,37,88,751	--	₹ 1,37,88,751
Power consumption of which major component is lighting @ 2.4 lakh units/annum/hectare for 19.64 hectares (fixed charge; as such calculated proportionately basing on throughput)	₹ 1,87,57,100	₹ 64,62,800	₹ 2,52,19,900
Total power cost	₹ 3,70,08,659 (₹ 370.09 lakhs)	₹ 79,99,992 (₹ 80.00 lakhs)	₹ 4,50,08,651

12. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

13. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). It may be recalled that this Authority vide its Order no.TAMP/51/2009-VPT dated 19 April 2010 has fixed upfront tariff for handling Alumina and Other dry bulk cargo at Visakhapatnam Port Trust (VPT). Subsequently, based on the reformulated proposal filed by the VPT, this Authority vide its Order no.TAMP/16/2011-VPT dated 29 June 2011 has fixed upfront tariff for handling Bauxite, Gypsum, Other dry bulk (excluding coal and coke) and Ores (other than Iron Ore) at VPT and cancelled the upfront tariff earlier approved vide Order no.TAMP/51/2009-VPT dated 19 April 2010. The proposal now filed by the VPT is to fix upfront tariff for handling different composition of cargo like Manganese Ore, Bauxite, Gypsum, Limestone, BF Slag, Ores (other than iron ore) and Ilmenite sand. Since the tariff caps for handling cargo like Manganese Ore, Bauxite, Gypsum, Limestone, BF Slag, Ores (other than iron ore) and Ilmenite sand at VPT have not been set earlier, the analysis proceeds further to fix upfront tariff for the said cargo items.
- (ii). The proposal is to fix upfront tariff for import cargo like Manganese Ore, Bauxite, Gypsum and Limestone and for export cargo like BF Slag, Ores (other than iron ore) and Ilmenite sand envisaged to be handled at a facility at Visakhapatnam Port Trust (VPT) to be developed under Public Private Partnership (PPP) mode on Design, Build, Finance, Operate and Transfer (DBFOT) basis. The proposal is based on the Guidelines for upfront tariff fixation issued by the (then) Ministry of Shipping, Road Transport and Highways in February 2008.

It has already been clarified to VPT that as per clause 2.2. of the guidelines for upfront tariff setting for PPP projects of February 2008, the tariff caps prescribed now for various cargo/ services would not only be applicable to the proposed project but would also be applicable to all projects to be bid out subsequently for identical cargo/ services at the VPT during the next five years.

It is also clarified to the VPT that the upfront tariff fixed now is for the cargo operation by using the Harbour Mobile Cranes (HMCs) and supporting equipment. If this method of handling the said cargo by use of HMCs formulated by VPT undergoes a change, tariff will have to be reviewed to capture the change in the method, if any.

- (iii). The VPT has filed its proposal in October 2012. Subsequently, consequent to the information/ clarifications sought by us during the processing of the case, the VPT under cover of its letter dated 4 December 2012 has revised its proposal. Thereafter, based on the decisions taken at the joint hearing held on 18 December 2012, the VPT under cover of its letter dated 28 December 2012 has further revised its proposal. The proposal has been revised mainly with reference to deployment of 100 tonne Harbour Mobile Crane (HMC) instead of 60 tonne HMC, thereby resulting in revision of the capacity of the proposed facility, capital cost of the project, operating costs, etc. The revised proposal of the VPT dated 28 December 2012 along with the information/ clarifications furnished by VPT during the processing of the case are considered in this analysis.
- (iv). The revised proposal of VPT generally follows the Upfront tariff guidelines prescribed for the multipurpose berth. Deviations from the guidelines, proposed by VPT are, *inter alia*, discussed in the following paragraphs.
- (v). Optimal Terminal Capacity:
  - (a). Initially, the VPT had envisaged deployment of 2 numbers of 60 tonne HMCs for the berth length of 560 metres. However, since in the tariff order no.TAMP/16/2011-VPT dated 29 June 2011 regarding fixation of upfront tariff for handling various dry bulk cargo at the multipurpose berth with a length of 280 metres, deployment of 2 nos. of 60T HMCs was considered as proposed by the VPT then, the VPT was requested to consider deployment of 4 nos. of 60T HMCs at the proposed facility also.



In this regard, the VPT has sought to justify that the cargo envisaged to be handled at the facility is heterogeneous in nature and that the cargo contained in the vessel would belong to different importers and exporters. Since the cargo belonging to different importers of a vessel cannot be handled simultaneously through the same conveyor, it is imperative to handle cargo belonging to different importers one after the other as is being done now at the port. According to VPT, cargo of different importers/ exporters is to be stored at different places in the storage area earmarked to them. Based on the above position, VPT has categorically stated that deployment of more than one crane at each berth will only result in creation of idle capacity and underutilization of equipment. Therefore, to have greater operational flexibility only one crane at each berth is proposed by the port. However, subsequently the VPT has envisaged deployment of higher capacity one 100 tonnes HMC at each berth in place of one 60 tonne HMC.

In this regard, it is noteworthy that at some of the existing facilities at the West Quay and other berths of Visakhapatnam Port Trust (VPT), HMC of 100 tonnes capacity are already put into operation by the port. Other Major Port Trusts such as Paradip Port Trust (PPT), V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) and New Mangalore Port Trust (NMPT), Kolkata Port Trust (KOPT), Kandla Port Trust (KPT) had also proposed deployment of HMC of around 100 Tonne capacity for the cargo handling operation. That being so, the proposed deployment of HMC by VPT in lieu of ELL Cranes is in line with the approach adopted by other major port trusts for cargo operations and considered by this Authority in the past in the respective cases. It is noteworthy that the technical design of the proposed facility at VPT also permits deployment of 100T HMC, as confirmed by the port.

With regard to deployment of 2 nos. of 100 tonne HMCs for the berth length of 560 metres, this Authority noted that at some other Major Port Trust deployment of 2 nos. of 100 tonne HMCs was envisaged by KOPT for a berth length of 275 metres. Nevertheless, the peculiar circumstances obtaining at the VPT cannot be brushed aside. The same vessel carries multivarious heterogeneous nature of cargo belonging to multivarious importers/ exporters. This position calls for handling of multivarious cargo one after the other.

If two cranes are deployed for unloading activity of the same vessel, in one berth, and if cargo of different importers is to be unloaded, then, conveyor will be the limiting factor since the cargo belonging to different importers of the same vessel cannot be loaded on to the conveyor simultaneously. Further, it is necessary to ensure smooth handling of cargo at the berth. Therefore, this Authority is inclined to consider the proposal of VPT for deployment of two numbers of 100 tonne HMCs at the proposed facility i.e. one at each berth. However, it is clarified that the consideration of two numbers of 100 tonne HMCs for a berth length of 560 metres should not be quoted as a precedence in the future.

At the same time, it is also stated as an abundant measure of caution, it should be noted that if the BOT operator deploys more than 2 numbers of HMCs at the proposed facility, the upfront tariff fixed now for the facility will have to be reviewed.

- (b). VPT has estimated the optimal capacity of the proposed facility by taking into account the handling rate of each type of cargo and the percentage share of each type of cargo proposed to be handled at the facility.
- (c). The share of Manganese Ore, Bauxite, Gypsum, Limestone, BF Slag, Other Ores and Ilmenite sand is estimated at 26.45%, 13.55%, 21.49%, 13.22%, 14.88%, 2.48% and 8.26% respectively. The share of each type of cargo assumed by the VPT is reported to be based on the actual percentage share of each type of cargo at VPT, as confirmed by the port.

786 GI/13-17

It is noteworthy that none of the users/ prospective bidders have raised a pointed objection on the percentage share of each type of cargo, considered by the VPT in its proposal. The share of each type of cargo as estimated by the VPT is relied upon.

- (d). With the proposed deployment of 100 tonne HMCs at the facility, the VPT has considered the following handling rates:
- (i). 12500 tonnes per day per crane incase of Manganese Ore, Bauxite, Gypsum and BF Slag
  - (ii). 7500 tonnes per day per crane incase of Limestone, Other Ores and Ilmenite sand.

In this regard, it is relevant to mention here that the handling norms prescribed in the upfront tariff guidelines for dry bulk cargo such as coal, lime stone, minerals, etc., is 10000 tonnes per day, which is with reference to deployment of three numbers of 20 tonne capacity of level luffing cranes. However, when there were a series of proposals filed by various port trusts for fixation of hire charge for 100 tonne capacity HMCs, the matter relating to handling rate was examined. Considering the higher handling capacity of 100 tonne HMC as compared to the aggregate capacity of the wharf cranes prescribed in the 2008 guidelines, and based on the performance of 100 tonne capacity of HMC reportedly operated in PPT, the handling rate for the dry bulk cargo was considered at 12500 tonnes per day i.e. 25% over the handling rate prescribed in the upfront guidelines. The handling rate of 12500 tonnes per day per 100 tonne HMC for handling dry bulk cargo has been applied in the cases pertaining to NMPT, VPT and upfront tariff determination for mechanization of berth involving deployment of MHC at the VOCPT. Therefore, in the case of VPT also, the handling rate of 12500 tonnes per day per crane considered by the VPT incase of Manganese Ore, Bauxite, Gypsum and BF Slag is taken into account.

With reference to considering a lower handling rate of 7500 tonnes per day per crane incase of cargo like Limestone, Other Ores and Ilmenite sand, the VPT has stated that the said cargo would be in small vessels which would often have only 2 small size hatches and that this would limit the scope for increasing the output inspite of deploying higher capacity cranes. In this regard, it is relevant to mention here that it is in the present scenario that cargo like Limestone, Other Ores and Ilmenite sand are being handled by smaller vessels at VPT. Even in the present scenario, as per the submissions made by the VPT, though the VPT is vocal about handling only smaller size vessels, it is silent on the size of the remaining vessels which handled the above mentioned cargo in the year 2011-12. Infact, in the year 2011-12, the VPT has reported to have handled some vessels of size less than 15000 tonnes incase of Ilmenite sand. That being so, it may not be impossible to achieve the handling rate of 12500 tonnes per day. Further, the position of handling rate brought out by the VPT is with reference to the present scenario. The port has not confirmed whether the same position would continue to be applicable in the future time horizon of 30 years also. Infact, the facility envisages a larger quay length of 560 metres, so as to enable handling of Handymax and high Handymax vessels. It is noteworthy that the equipment profile envisaged by the VPT is to cater to bigger size vessels, as reported by the port in its proposal of October 2012. Therefore, though deployment of higher capacity cranes is envisaged, but at the same time reducing the ship day output of the cranes to suit handling of smaller size vessels based on the present scenario at VPT, for fixation of upfront tariff to be applicable in future, does not appear to be correct.

In view of the above position, a uniform handling rate of 12500 tonnes per day per crane is considered for all types of dry bulk cargo envisaged to be handled at the facility, including Limestone, Other Ores and Ilmenite sand. Thus, a uniform handling rate of 25000 tonnes per day for 2 HMCs has been considered in the analysis.

- (e). Considering a handling rate of 25000 tonnes per day for 365 days at 70% utilisation, the optimal terminal capacity of the facility works out to 6.39 million tonnes per annum as against the optimal terminal capacity of 5.78 million tonnes per annum as estimated by the VPT.
- (f). The Upfront Guidelines for the multipurpose berth do not require assessment of the yard capacity separately. The VPT has stated that out of the proposed allotment of 19.64 hectares of land, an area of 12.41 hectares of land (63.19%) has been earmarked for the stacking area and the balance 36.81% for ancillary facilities. The judgment of VPT for area requirement of 19.64 hectares of land is relied upon in the analysis.

(vi). Capital Cost:

The capital cost as estimated by the VPT in its revised proposal is ₹393 crores, of which ₹134.01 crores is estimated for the berthing activity and ₹258.99 crores is estimated for cargo handling activity.

(a). Berthing Activity:

- (i). As per the upfront tariff guidelines, the capital cost for berth hire services includes cost of construction of berth and cost of dredging, if any, carried out alongside the berth. The guidelines require considering the cost as estimated by the port.
- (ii). The total capital cost for berth hire services is estimated at ₹134.01 crores, of which ₹103.87 crores is estimated towards construction of berth, ₹3.72 crores towards Berth fixtures and the balance ₹26.42 crores towards dredging.

The VPT has furnished the rate analysis for the items of civil cost. The rates considered by VPT are reported to be based on the rate analysis prepared in VPT Schedule of Rates with effect from June 2008 and with the latest amendments and prevailing market rates/quotations. From the rate analysis furnished by the VPT, it is seen that for many of the civil works the VPT has considered the rate of civil works as relied upon in the upfront tariff cases disposed in the past incase of VPT, with an element of escalation.

Provisions have also been made in the estimates towards contingencies, supervision charges, preparation of preliminary estimates, preparation of detailed estimates based on the detailed structural drawings, work contract tax etc. The civil cost for the Berthing activity as estimated by the Port is relied upon.

(b). Cargo handling activity:

(i). Civil Works:

The upfront tariff guidelines broadly indicate the civil works involved for the multipurpose berth and require consideration of the civil cost as per the estimates given by the Port Trust. The items of civil works as estimated by the port generally adhere to normative list of items stipulated in the guidelines for the multipurpose berth. The VPT has estimated the civil costs relating to the cargo handling activity at ₹92.81 crores. This estimated cost pertains to dismantling of existing structures, Development of

back up area including hard surfacing, drainage, Ground improvement, Railway, Conveyor gallery, Transfer houses, Drive houses, Paving area behind the berth, Area illumination, Internal roads in stack area and compound wall and green plantation,

The VPT has furnished the rate analysis for the items of civil cost. The rates considered by VPT are reported to be based on the rate analysis prepared in VPT Schedule of Rates with effect from June 2008 and with the latest amendments and prevailing market rates/quotations. From the rate analysis furnished by the VPT, it is seen that for many of the civil works the VPT has considered the rate of civil works as relied upon in the upfront tariff cases disposed in the past incase of VPT, with an element of escalation.

Provisions have also been made in the estimates towards contingencies, supervision charges, preparation of preliminary estimates, preparation of detailed estimates based on the detailed structural drawings, work contract tax etc. The civil cost for the cargo handling activity as estimated by the Port is relied upon.

(ii). Equipment cost:

- (a). The Upfront Tariff Fixation Guidelines for a Multipurpose Berth stipulate deployment of ELL Cranes, Fork Lift Trucks and Pay Loaders. The VPT has envisaged deployment of HMCs, Mobile hoppers, Conveyor systems, Stacker, dumpers and Pay loaders for carrying out the cargo handling activities at the facility. As reported by the VPT in case of import cargo, after unloading of cargo by the HMCs into the mobile hoppers, the overhead conveyors will transfer the cargo from hoppers at the berth to storage yard, which will further be collected by pay loaders. In respect of export cargo, the cargo would be moved by the dumpers from the stack yard to the berth and thereafter, the pre stacked cargo at the berth will be loaded into ships' hatches by the HMCs. The VPT has also stated that since there is no general cargo/ break bulk cargo component in the cargo composition at the proposed facility, it has not considered the deployment of forklift trucks. Further, the VPT has also stated that the fleet of equipment envisaged by it for deployment at the facility would enable it to handle bigger size vessels and to suit the multi cargo composition proposed for the berth.

Even the Techno-Economic Feasibility Report (TEFR) furnished by the Port states that considering the heterogeneous nature of commodities to be handled, distance between stack yard and berth, varying rate of loading/ unloading of different commodities, the above mentioned equipping plan would be essential.

It is noteworthy that Clause 3.2. of the guidelines for upfront tariff setting gives flexibility to this Authority to make necessary adjustment in the norms based on the justification furnished by the port in view of the port's specific conditions having impact on the norms prescribed in the guidelines. In view of clarification furnished by the VPT and also since none of the prospective bidders nor the users have raised any pointed objection to the proposed equipping plan, this Authority is inclined to consider the equipping plan as proposed by the port.

- (b). (i). The position with regard to consideration of 2 nos. of 100 tonne HMCs at the facility has been discussed earlier.
- (ii). In spite of a specific request, the VPT has not justified the number/ (s) of deployment of each type of equipment. Nevertheless, given that the number/ (s) of deployment of each type of equipment is as per the TEF and also since none of the users/ prospective bidders have made a pointed objection with regard to the number of each equipment, the number of each type of equipment as considered by the port is relied upon.
- (c). The VPT has not furnished documentary evidence in support of the base cost of one 100 tonne HMC at ₹32.59 crores. In this regard, it may be recalled that this Authority while fixing the hire charge for the 100 tonne HMC at VPT vide Order no.TAMP/56/2008-VPT dated 16 June 2010 had relied upon the cost of the HMC at ₹25.28 crores, (based on an Exchange rate of ₹58.26 per Euro). Considering that the prevailing exchange rate is around ₹71.47 per Euro and also taking into account an escalation component in the cost of HMC during the intervening period, the cost of one 100 tonne HMC at ₹32.59 crores considered by the VPT appears to be reasonable and hence relied upon.
- (d). In spite of a specific request to furnish budgetary quotations to support the base rate of each equipment considered by it in the calculation of capital costs, the VPT has not furnished the same. The VPT has stated that it has relied upon the cost of the equipment as considered for similar equipment in the tariff Order No.TAMP/58/2008-VPT dated 27 November 2009 as base and thereafter it has considered annual escalation factor of 6%.

The Order referred by VPT above is the Order passed fixing upfront tariff for mechanised handling of coking coal and steam coal at the General Cargo Berth of VPT. It is noteworthy that at the said facility deployment of mobile hoppers, pay loaders, stackers and conveyors had been envisaged. The VPT has considered the cost as relied upon in the said Order and then applied an escalation component of 6% per annum. In this regard, it is relevant to mention here that while fixing upfront tariff for development of Berth No.WQ-7 in the Inner Harbour with Mechanized Handling Facilities for Handling Dry Bulk Cargo earlier vide Order no.TAMP/16/2011-VPT dated 29 June 2011, in the absence of documentary evidence, the cost of Mobile Hoppers and front end loaders were considered as allowed in the other upfront tariff fixation cases of the VPT with escalation.

In view of this position, the cost of each of the equipment as considered by the VPT is relied upon in this analysis.

786 GI/13-18

- (e). The cost towards Electrical Works at ₹3.58 crores has been considered at lump sum, as furnished by the Port.
- (f). The miscellaneous capital cost is estimated at 5% on civil and equipment cost which is as per the norms prescribed in the guidelines for multipurpose cargo terminal.
- (vii). Return on capital employed is calculated at 16% of the estimated capital cost as per the norms prescribed in the guidelines.
- (viii). Operating Cost:
  - (a). Power cost:
    - (i). For illumination:
 

Power cost has been estimated by the port with regard to the illumination of the 19.64 hectares of land based on the power consumption of 240000 units per hectare per annum at the rate of ₹6.17 per unit.

The power consumption of 2.4 lakhs units per annum per hectare adopted by the VPT is the norm prescribed in the guidelines for fixation of upfront tariff for liquid bulk terminal to quantify the expenses on illumination of yard.

The Upfront tariff guidelines for the multipurpose berth do not prescribe norms towards consumption of power for illumination of the yard. Nevertheless, illumination of the yard is essential. The power consumption of 240000 units per hectare per annum as considered by VPT is, therefore, relied upon in the analysis. It is noteworthy that power cost for illumination of the yard has been considered in the case of fixation of upfront tariff for the multipurpose riverine jetty at Outer Terminal – I of KOPT also.
    - (ii). For Conveyor system including stacker:
 

Since the Conveyor system has been envisaged to be utilised for the import cargo, the port has estimated power cost for the import cargo based on the power consumption of 0.6 units per tonne and at the rate of ₹6.17 per unit.

In view of the modification effected in the per day handling rate of Limestone (import cargo), as explained earlier, the total import cargo to be handled by the conveyor works out to 47.51 tonnes instead of 42.96 tonnes as considered by the port.

With regard to power consumption of 0.6 units per tonne, the VPT has stated that it is based on the actual power consumption of iron ore receiving system including stacker at the existing Mechanical Ore Handling Complex of VPT. The position reported by the VPT with regard to the power consumption of 0.6 units per tonne for handling import cargo is taken into account.
    - (iii). As stated above, the VPT has considered the unit cost of power at around ₹6.17 per unit. The VPT has furnished workings in this regard. The same is considered.

## (b). Fuel cost:

## (i). HMC:

The consumption norm of fuel prescribed in the guidelines for multipurpose cargo terminal is with reference to operation of 3 numbers of ELL cranes. Since the VPT proposes deployment of 2 numbers of HMCs of 100 tonne capacity for handling cargo, it has estimated fuel cost for the HMCs by assuming fuel consumption of 70 litres per hour by a HMC. Fuel consumption of 70 litres per hour has been allowed with reference to HMC of 100 tonne capacity in the riverine jetty project of KOPT as well as in the multipurpose berths at Shalukkhali.

The fuel cost is estimated by VPT by taking into account 12860 hours of operation for 2 HMCs (6430 hours per HMC). The exact number of hours applying the norms prescribed (i.e. 365 days \* 24 hours \* 70% utilization) works out to 6132 hours per HMC. Therefore, operational hours are considered at 12264 hours for 2 HMCs instead of 12860 hours considered by VPT.

## (ii). Pay loaders:

The consumption of 12 litres per hour per pay loader and the annual usage of each pay loader at 4000 hours are seen to be in line with the norms prescribed in the upfront guidelines for the 10 tonne pay loaders.

## (iii). Dumpers:

To estimate the cost of fuel for operation of 10 number of dumpers, the VPT has considered fuel consumption of 4 litres per hour per dumper for 4623.7 hours per annum per dumper.

The consumption of 4 litres per hour per dumper is seen to be in line with the fuel consumption for the tripper trucks considered at the time of fixation of upfront tariff of the riverine jetty at Outer Terminal - I of KOPT and with regard to the fuel consumption for the dumper trucks considered in case of the Multipurpose berths at Shalukkhali at KOPT.

The VPT has considered the annual working hours of 10 dumpers at 46237 hours. It has furnished workings in this regard. As stated earlier, the dumpers are envisaged to move the export cargo from the stack yard to the berth. Accordingly, the working hours assessed take into account the export cargo. In view of increase in the capacity of the facility to handle export cargo due to consideration of higher handling rate in case of export cargo, as explained earlier, working hours are modified to 51140 hours.

## (iv). The unit cost of fuel considered by VPT at ₹50.39 per litre is modified to ₹51.35 per litre to reflect the prevailing market rate.

## (c). Repairs and maintenance cost on civil work is estimated by VPT at 1% on the civil cost (excluding the cost relating to dismantling of existing structures) and 5% on mechanical equipment and electrical equipment cost, which is in line with the norms prescribed in the guidelines.

## (d). Insurance cost is estimated at 1% of the gross fixed assets (excluding the cost relating to dismantling of existing structures) and other expenses are estimated at 5% of the gross value of fixed assets by VPT, which is in line with the norms prescribed in the guidelines.

- (e). Depreciation is computed @ 3.34% on civil cost and 10.34% on equipment cost as per the rates prescribed in the Companies Act, 1956 under the Straight Line Method for the relevant group of assets and is in line with the guidelines for upfront tariff fixation.

The VPT has not calculated depreciation on the other assets. Hence, depreciation has been calculated on other assets duly considering the rate in proportion to the component of civil and equipment cost.

- (f). It may be recalled that this Authority vide its Order no.TAMP/63/2011-VPT dated 18 June 2012 has fixed lease rentals for the various zones of VPT lands for the quinquennium 2008-2013. The land proposed to be allotted by the VPT to the Concessionaire is seen to be in three zones i.e. Zone - IIA1, Zone - VIII and Zone - IXA. The lease rental fixed by this Authority for Zone - IIA1, Zone - VIII and Zone - IXA are ₹181.52 per sq. yard per annum, ₹82.34 per sq. yard per annum and ₹84.30 per sq. yard per annum respectively, applicable from 1 April 2008. The said rates are to be escalated by 2% per annum till the rates are revised with the approval of the competent authority. The VPT has first converted the said lease rental into sq. mtr. Thereafter, it has escalated the rate by 2% per annum to arrive at the rate to be applicable during the year 2012-13 at ₹235/- per sq. metre per annum, ₹106.60 per sq. metre per annum and ₹109.14 per sq. metre per annum for Zone - IIA1, Zone - VIII and Zone - IXA respectively. Accordingly, the lease rental has been calculated by the VPT for 196433 sq. metres (19.64 hectares) i.e. 10000 sq. m in Zone - IIA1, 93290 sq. m in Zone - VIII and 93143 sq. m in Zone - IXA.

- (g). Based on the moderations effected in the operating costs, as explained earlier, the operating cost for the cargo handling activity works out to ₹58.39 crores as against ₹57.25 crores, estimated by the port.

- (ix). The guidelines require the operating cost for berthing service to be estimated at 1% of the berth cost.

The VPT has considered insurance @ 1% and depreciation @ 3.34% on the aggregate capital cost relating to construction of berth and dredging while estimating the operating cost of berthing service apart from the prescribed norm of 1% towards maintenance.

Although the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire at the other Major Port Trusts, this position was recognised and the cost of insurance and depreciation were considered to assess the annual revenue requirement from berthing service.

In view of the position explained above, the element of insurance cost and depreciation cost are considered in this case also while estimating the operating cost for assessment of the revenue requirement from berth hire service, as also proposed by the port.

- (x). The statement for fixing upfront tariff submitted by the VPT has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as **Annex - I**.

- (a). The annual revenue requirement for the Cargo handling activity which is the sum of the operating cost and return on capital employed is estimated at ₹99.84 crores as against ₹98.69 crores estimated by the port.

- (b). In line with the guidelines for multipurpose berth, the VPT has apportioned 90% of the total revenue requirement towards handling charge and 5% each towards storage charge and miscellaneous charge.



- (c). As stated earlier, overhead conveyors would be deployed for transfer of the import cargo from mobile hoppers at the berth to storage yard. Since the mobile hoppers, conveyor and stackers are envisaged to be deployed for handling import cargo, the VPT is seen to have excluded all costs relating to the conveyors, mobile hoppers i.e. civil costs relating to Conveyor gallery, Transfer houses, Drive houses, capital cost of mobile hoppers, conveyor and stackers and return on the said equipment, while arriving at the per tonne handling rate of export cargo like BF Slag, Ores and Ilmenite Sand. Similarly, since the dumpers are envisaged to be utilised for handling export cargo only, the capital cost and operating cost of the dumpers have been excluded while arriving at the per tonne handling rate of import cargo. The civil capital costs and cost of other equipment which are common in nature i.e. would be used for handling both import and export cargo, have been apportioned towards import cargo and export cargo in the ratio of import and export cargo i.e. 74.38% and 25.62% respectively. Based on the modifications effected as explained in the earlier part of the analysis, the revenue requirement for the import cargo and export cargo works out to ₹74.34 crores and ₹15.52 crores respectively following the approach adopted by the VPT in this regard, as against ₹73.52 crores and ₹15.30 crores estimated by the VPT for import cargo and export cargo respectively.
- (d). Taking into consideration the revenue requirement for the import cargo and the capacity of the import cargo, the per tonne rate for handling import cargo like Manganese ore, Bauxite, Gypsum and Limestone works out to ₹156.47 per MT instead of ₹171.16 per MT proposed by the port. Similarly, taking into consideration the revenue requirement for the export cargo and the capacity of the export cargo, the per tonne rate for handling export cargo like B.F Slag, Other Ores and Ilmenite Sand works out to ₹94.82 per MT instead of ₹103.40 per MT proposed by the port.
- (e). The VPT has considered the entire cargo profile at the proposed facility to be foreign in nature except bauxite, which has been considered to be only coastal in nature. Accordingly, the per tonne rate arrived by the VPT is the rate for handling foreign cargo like Manganese ore, Gypsum, Limestone, B.F Slag, Other Ores and Ilmenite Sand and for handling Bauxite, which is coastal in nature. With reference to a specific query to furnish the basis for such an assumption, the VPT has furnished the Foreign/ coastal distribution at the port [including the private operator at VPT viz., Vizag Seaports Limited (VSPL)] for the years 2009-10 to 2011-12 in respect of the cargoes proposed to be handled at the facility, which shows that during the last three years all the cargoes proposed to be handled at the facility had been foreign cargo except for bauxite, which had been only the coastal traffic. The judgement of the port in this regard, is relied upon.
- (f). As against 5 free days for import cargo and 15 free days for export cargo, prescribed in the guidelines, the port has proposed a free period of 10 days for import cargo and 20 days for export cargo. With regard to a specific query in this regard, the VPT has sought to justify that in view of the grouping of small quantities of export/ import cargo by small players in order to gain economies in scale and keeping in view the operability of vessel charter, the dwell time and the free days is in order. Based on the justification furnished by VPT, the free period of 10 days for import cargo and 20 days for export cargo is considered in the analysis, as proposed by the port.
- (g). Based on an analysis furnished by the port, the VPT has considered 25.21% of the import cargo to attract storage charge beyond the proposed free period of 10 days assuming average dwell time of 30 days. Similarly, the port has considered 22.10% of the export cargo to attract storage charge beyond the proposed free period of 20 days assuming average dwell time of 40 days. The average dwell time of import cargoes at 30 days and of export cargoes at 40 days has been reported to be based on the past trends at VPT.

786 GI/13-19

Further, out of this import cargo, 80% of the cargo is estimated to be cleared within the first ten days and the balance 20% cargo in the next ten days. The calculation furnished by VPT captures this position. The per tonne storage rate based on the modified revenue requirement works out to ₹3.13 per tonne per day during the first ten days after free period for the import cargo proposed to be handled at the facility. The rate for the subsequent slab is prescribed at 1.5 times the rate of the first slab, as proposed by VPT.

Similarly, out of the export cargo, 80% of the cargo is estimated to be cleared within the first ten days and the balance 20% cargo in the next ten days. The calculation furnished by VPT captures this position. The per tonne storage rate based on the modified revenue requirement works out to ₹2.17 per tonne per day during the first ten days after free period for the export cargo proposed to be handled at the facility. The rate for the subsequent slab is prescribed at 1.5 times the rate of the first slab, as proposed by VPT.

- (h). Taking into consideration the modified revenue requirement for the import cargo from the miscellaneous activity and the capacity of the import cargo, the per tonne miscellaneous charge for the import cargo like Manganese ore, Bauxite, Gypsum and Limestone works out to ₹8.69 per MT instead of ₹9.51 per MT proposed by the port. Similarly, taking into consideration the modified revenue requirement for the export cargo and the capacity of the export cargo, the per tonne miscellaneous rate for export cargo like B.F Slag, Other Ores and Ilmenite Sand works out to ₹5.27 per MT instead of ₹5.74 per MT proposed by the port.
- (i). The revenue requirement from berthing service is estimated at ₹28.60 crores by the port. The VPT has proposed berth hire in rupee terms for foreign going vessel at ₹1.033 per GRT per hour or part thereof and ₹0.62 per GRT per hour or part thereof for coastal vessel.

The methodology followed by the VPT for arriving at the berth hire is in general found to be in line with the approach followed by this Authority in other upfront tariff cases. However, there appears to be some errors in the calculation furnished by the VPT. For example, the VPT has considered a handling rate of only 12500 tonnes per day in case of Manganese ore, Bauxite, Gypsum and BF Slag and handling rate of 7500 tonnes per day in case of Limestone, Other Ores and Ilmenite sand. With the deployment of 2 number of 100 tonne HMCs, the VPT ought to have considered a handling rate of 25000 tonnes and 15000 tonnes per day for the above mentioned category of cargo respectively, in the calculation.

The workings furnished by the VPT are rectified so as to consider a uniform handling rate of 25000 tonnes per day for all types of cargoes, for the reasons explained in the earlier part of the analysis. This has led to change in all the parameters considered in the calculation of GRT hours.

Based on the revenue requirement from berthing service at ₹28.60 crores and considering the enhanced optimal capacity of the berth and considering the uniform handling rate of 25000 tonnes per day for all types of cargo, the upfront berth hire rate works out to ₹2.132 per GRT per hour or part thereof for foreign going vessels and ₹1.279 per GRT per hour or part thereof for the coastal vessels, as against the berth hire proposed by the VPT for foreign going vessel at ₹1.033 per GRT per hour or part thereof and ₹0.62 per GRT per hour or part thereof.

It has already been decided by this Authority while finalising the upfront berth hire at the other Major Port Trusts to approve the upfront berth hire charge in Rupee term only. The proposal of the VPT for rupee denominated berth hire is in line with the decision taken by this Authority in the other upfront tariff cases.

- (xi). In the proposed upfront schedule, the VPT has proposed definitions for common terms like coastal vessel, day and foreign going vessel. The definitions are found to be in line with the definitions prescribed for the respective terms in the Scale of Rates of VPT.
- (xii). In the proposed upfront schedule, the VPT has proposed some general conditionalities prescribing criteria for categorizing of a vessel as a foreign going vessel or coastal vessel, conditionalities governing levy of concessional tariff for coastal vessels/ cargo, conditionalities governing levy of interest on delayed payments/ refunds, consideration of gross weight of cargo for the purpose of levy, non levy of charges for delay beyond a reasonable level attributable to the terminal, conditionalities governing the flexibility provided to the terminal operator to levy charges lower than ceiling rates are found to be in line with the general conditionalities prescribed in the Scale of Rates of the port.
- (xiii). In the Berth hire Schedule, the common conditionalities like berth hire is to be levied from the time the vessel occupies the berth till she vacates the berth, no berth hire charges to be levied for the period when the vessel idles at the berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power failure or for any other reasons attributable to the terminal operator, prescription of penal berth hire charges for over-stayal of vessel, false signal, ousting priority/ priority berth hire are seen to be in line with the conditionalities prescribed at the Scale of Rates of the VPT and also in other upfront tariff Schedules.
- (xiv). In the Cargo handling Schedule, the VPT has proposed a note to the effect that the handling charge in respect of import cargo is a composite charge for unloading of the cargo from the vessel including stevedoring and transfer of the same up to the point of storage, storage at stack yard upto a free period of 10 days and loading on the trucks / wagons and that in respect of export cargo for unloading of the cargo from the trucks/ wagons at the stack yard, storage at the stack yard up to free period of 20 days in case of export cargo, transfer the cargo to the loading point and loading onto the ship including stevedoring. The composite charge includes wharfage and supply of labour, wherever necessary and all other miscellaneous charges not specifically prescribed in the Scale of rates.
- (xv). Under the Storage Charges Schedule, general conditionalities like exclusion of holidays and port non-working days in the calculation of free period, free period for export cargo commencing from the actual date of receipt of goods in the operator's premises, free period for import cargo to be reckoned from the day following the day of final discharge from vessel, storage charges to not accrue when the terminal operator is not in a position to deliver/ ship the cargo due to reasons attributable to the operator are seen to be in line with the conditionalities prescribed in other upfront tariff Schedule.
- (xvi). Under Miscellaneous Charges Schedule, the VPT has proposed a note to the effect that Miscellaneous charge is a Composite charge to cover all miscellaneous services such as environment and management, sweeping of cargo on the wharf, safety measures etc.

14.1. As per clause 2.8 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. In the instant case, since the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered in the upfront tariff calculation are as of the year 2012, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2012.

14.2. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

14.3. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

14.4. The performance norms for the project should be clearly brought out in the bid documents. The private operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/ concession agreement.

14.5. The upfront tariff approved by this Authority for the facility is with reference to the use of 2 nos. of HMCs of 100 tonne capacity to be deployed by the BOT operator. If there is any change in the said equipping plan considered in this analysis, the upfront tariff fixed for handling import cargo like Manganese Ore, Bauxite, Gypsum and Limestone and export cargo like BF Slag, Ores (other than iron ore) and limenite sand shall be reviewed.

14.6. The actual performance of the private operator will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the Visakhapatnam Port Trust. If any action is to be taken against the BOT operator, the Visakhapatnam Port Trust shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

14.7. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the BOT operator shall submit to this Authority through the Visakhapatnam Port Trust a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

15. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the upfront tariff schedule for handling import cargo like Manganese Ore, Bauxite, Gypsum and Limestone and export cargo like BF Slag, Ores (other than iron ore) and limenite sand at the Visakhapatnam Port Trust which is attached as **Annex - II**.

RANI JADHAV, Chairperson

[ADVT. III/4/Ext./143/12]

ANNEX - I

**UPFRONT TARIFF CALCULATION FOR THE DRY BULK CARGO TO BE HANDLED AT THE WQ - 7 AND WQ - 8 BERTHS AT  
INNER HARBOUR OF VISAKHAPATNAM PORT TRUST.**

Sr. No.	Particulars	₹ in lakhs	
		Revised estimates furnished by VPT	Estimates modified by TAMP
I	<b>Optimal capacity</b>		
	<b>Optimal Quay Capacity</b>		
(a)	Percentage Share of capacity of different cargo items		
	Manganese Ore (S1)	26.45%	26.45%
	Bauxite (S2)	13.22%	13.22%
	Gypsum (S3)	21.49%	21.49%
	Limestone (S4)	13.22%	13.22%
	B.F Slag (S5)	14.88%	14.88%
	Other Ores (S6)	2.48%	2.48%
	Ilmenite Sand (S7)	8.26%	8.26%
(b)	Handling rate of each type of cargo		
	Manganese Ore (P1)	25000	25000
	Bauxite (P2)	25000	25000
	Gypsum (P3)	25000	25000
	Limestone (P4)	15000	25000
	B.F Slag (P5)	25000	25000
	Other Ores (P6)	15000	25000
	Ilmenite Sand (P7)	15000	25000
(c)	Optimal Capacity of the Terminal = $= 0.7 * ((S1 * P1) + (S2 * P2) + (S3 * P3) + (S4 * P4) + (S5 * P5) + (S6 * P6) + (S7 * P7)) * 365$	5775146	6387500
	Optimal Capacity of the terminal in million tonnes / annum	5.78	6.39
II	<b>Capital Cost</b>		
A.	<b>Cargo Handling Activity</b>		
	(i). Civil Cost		
	Dismantling of existing structures	113.58	113.58
	Development of back up area including hard surfacing, drainage	280.19	280.19
	Ground improvement	1652.11	1652.11
	Railway (Civil, P.Way, S&T and electrification)	1393.11	1393.11
	Conveyor gallery	2993.26	2993.26
	Transfer houses	263.37	263.37
	Drive houses	294.22	294.22
	Paved area behind the berth (10000 sqm) @ 2500/sqm.	283.24	283.24
	Area illumination	132.07	132.07
	Internal roads in stack area	906.37	906.37
	Compound wall and green plantation	969.84	969.84
	<b>Total</b>	<b>9281.36</b>	<b>9281.36</b>
	(ii). Equipment Cost		
	100 T Harbour Mobile Crane (2 nos.)	7384.97	7384.97
	Mobile hoppers (3 nos.)	229.32	229.32
	Conveyor system (2 streams of 2 KM each)	5397.41	5397.41
	Stacker of 1200 TPH (1 no.)	1364.54	1364.54
	10 T pay loaders (8 nos.)	366.90	366.90
	Electrical works	358.01	358.01
	Dumpers (10 nos.)	283.24	283.24
	<b>Total</b>	<b>15384.39</b>	<b>15384.39</b>
	(iii). Miscellaneous		
	- 5% on Civil Cost and Equipment Cost	1233.29	1233.29
	<b>Total Capital Cost for Handling Activity (I + II + III)</b>	<b>25899.04</b>	<b>25899.04</b>
B.	<b>Berthing Activity</b>		
	Construction of berth	10386.50	10386.50
	Berth fixtures	372.45	372.45
	Dredging Cost	2641.57	2641.57
	<b>Total capital cost for Berth hire Activity</b>	<b>13400.52</b>	<b>13400.52</b>
	<b>Total Capital Cost (A + B)</b>	<b>39299.56</b>	<b>39299.56</b>
III	<b>Operating Cost for Cargo Handling Activity</b>		
	(a). Power cost		
	- Illumination	290.83	290.83
	(VPT - 2.4 lakh units per hectare * 19.64 hectares * Rs.6.17 per unit)		
	(TAMP - 2.4 lakh units per hectare * 19.64 hectares * Rs.6.17 per unit)		
	- Conveyor System including stacker	159.04	175.88
	(VPT - 42.98 lakh tonnes * 0.6 units per tonne * Rs.6.17 per unit)		
	(TAMP - 47.51 lakh tonnes * 0.6 units per tonne * Rs.6.17 per unit)		
	(b). Fuel Cost		
	- Harbour Mobile Crane	453.61	440.83
	(VPT - 70 ltrs/ hour/ crane * Rs.50.39 per litre * 12860 hours pa for 2 HMC)		
	(TAMP - 70 ltrs/ hour/ crane * Rs.51.35 per litre * 12264 hours pa for 2 HMC)		
	- Pay Loaders	193.50	197.18
	(VPT - 12 ltrs/ hour/ loader * Rs.50.39 per litre * 4000 hours * 8 pay loaders)		
	(TAMP - 12 ltrs/ hour/ loader * Rs.51.35 per litre * 4000 hours * 8 pay loaders)		
	- Dumpers	93.20	105.04
	(VPT - 4 ltrs/ hour/ dumper * Rs.50.39 per litre * 46237 hours pa for 10 dumpers)		
	(TAMP - 4 ltrs/ hour/ dumper * Rs.51.35 per litre * 51140 hours pa for 10 dumpers)		

786 GI/13-20

Sr. No.	Particulars	Revised estimates furnished by VPT	Estimates modified by TAMP
	(c). Repair & Maintenance		
	- Civil Assets (1% on civil work excluding the cost of dismantling existing structures)	91.68	91.68
	- Mechanical & Electrical Equipment including spares (5% on equipment cost)	769.22	769.22
	(d). Insurance (1% on Gross fixed assets excluding the cost of dismantling existing structures)	257.85	257.85
	(e). Depreciation		
	- Civil Work @ 3.34% (excluding the cost of dismantling existing structures)	306.20	306.20
	- Mechanical Work @ 10.34%	1590.75	1590.75
	- Miscellaneous Assets @ 3.34% on civil component and 10.34% on equipment component	0.00	94.85
	(f). License Fee	224.60	224.60
	(g). Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross value of assets)	1294.95	1294.95
	<b>Total Operating Cost</b>	<b>5725.42</b>	<b>5839.87</b>
IV	<b>Estimated Revenue Requirement &amp; upfront tariff for Cargo Handling Activity</b>		
A.			
(i).	<b>Estimated Revenue Requirement</b>		
	(a). Total Operating Cost	5725.42	5839.87
	(b). Return on capital Employed @ 16%	4143.84	4143.85
	(c). Total Revenue requirement from cargo handling activity	9869.26	9983.72
(ii).	<b>Apportionment of Revenue Requirement</b>		
	(a). Cargo Handling Charges (90% of ARR)	8882.33	8985.35
	(b). Storage Charges (5% of ARR)	493.46	499.19
	(c). Miscellaneous Charge (5% of ARR)	493.46	499.19
	(d). Total Revenue requirement from cargo handling activity	9869.26	9983.72
(iii).	<b>Apportionment of Revenue Requirement into import &amp; export cargo</b>		
	(a). Apportionment of Cargo Handling Revenue Requirement into Import & Export cargo	8882.33	8985.35
	- Import cargo	7352.42	7433.71
	- Export cargo	1529.92	1551.63
	(b). Apportionment of Revenue Requirement from Storage charges into Import & Export cargo	493.46	499.19
	- Import cargo	408.47	412.98
	- Export cargo	85.00	86.20
	(b). Apportionment of Revenue Requirement from Miscellaneous charges into Import & Export cargo	493.46	499.19
	- Import cargo	408.47	412.98
	- Export cargo	85.00	86.20
(iv).	<b>Cargo Handling charge</b>		
	(a). Cargo Handling Charge		
	- Revenue Requirement from Import cargo (₹ in lakhs)	7352.42	7433.71
	- Capacity of Import Cargo (Lakh Tonnes per annum)	42.96	47.51
	- Per Tonne rate for handling of import cargo	171.16	156.47
	- Revenue Requirement from Export cargo (₹ in lakhs)	1529.92	1551.63
	- Capacity of Export Cargo (Lakh Tonnes per annum)	14.80	16.36
	- Per Tonne rate for handling of Export cargo	103.40	94.82
	(b). Storage Charges		
	- Import cargo		
	- Dwell time	30 days	30 days
	- Free period	10 days	10 days
	- First slab	10 days	10 days
	- Second slab	10 days	10 days
	- % of cargo to attract storage charges	25.21%	25.21%
	- Cargo in tonnes	10.83	11.98
	- Revenue requirement	408.47	412.98
	- Storage charge per tonne per day (1st slab)	3.43	3.13
	- Storage charge per tonne per day (2nd slab)	5.14	4.70
	- Export cargo		
	- Dwell time	40 days	40 days
	- Free period	20 days	20 days
	- First slab	10 days	10 days
	- Second slab	10 days	10 days
	- % of cargo to attract storage charges	22.10%	22.10%
	- Cargo in tonnes	3.27	3.62
	- Revenue requirement	85.00	86.20
	- Storage charge per tonne per day (1st slab)	2.36	2.17
	- Storage charge per tonne per day (2nd slab)	3.64	3.25
	(c). Miscellaneous Charge		
	- Revenue Requirement from Import cargo (₹ in lakhs)	408.47	412.98
	- Capacity of Import Cargo (Lakh Tonnes per annum)	42.96	47.51
	- Per Tonne rate for handling of import cargo	9.51	8.69
	- Revenue Requirement from Export cargo (₹ in lakhs)	85.00	86.20
	- Capacity of Export Cargo (Lakh Tonnes per annum)	14.80	16.36
	- Per Tonne rate for handling of Export cargo	5.74	5.27

**Berth Hire Calculation as furnished by VPT**

### Berth Hire Calculation as per TAMP Estimates

[illegible]

**Annex - II****VISAKHAPATNAM PORT TRUST****UPFRONT TARIFF SCHEDULE FOR  
IMPORT MANGANESE ORE, BAUXITE, GYPSUM AND LIMESTONE &  
EXPORT BF SLAG, ORES (OTHER THAN IRON ORE) AND ILMENITE SAND.****1.1. DEFINITIONS**

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). **"Coastal vessel"** means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii). **"Day"** shall mean the period starting from 6.00 A.M. of a day and ending at 6.00 A.M. on the next day.
- (iii). **"Foreign-going vessel"** shall mean any vessel other than Coastal vessel.

**1.2 GENERAL TERMS & CONDITIONS**

- (i). The status of the Vessel as borne out by its certification by the Customs or Director General of Shipping is the relevant factor to decide whether vessel is "Coastal" or foreign-going" for the purpose of levy of Berth hire, and the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this propose.
- (ii).
  - (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
  - (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
  - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
  - (d). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations, immediately thereafter foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
  - (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (iii).
  - (a). The berth hire for all coastal vessel should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
  - (b). The cargo related charges for all coastal cargo other than crude including POL, Iron ore and Iron pellets and thermal coal should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
  - (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.



- (d). Cargo from a foreign port which reaches an Indian Port "A" for subsequent transshipment to Indian Port "B" will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (e). The charges for coastal cargo / containers / vessels shall be denominated and collected in Indian rupee.
- (iv). Interest on delayed payments / refunds.
- (a). The user shall pay penal interest on delayed payments for any charge under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.
- (b). The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate declared by the State Bank of India from time to time.
- (c). The delay on refunds by the terminal operator will be counted only 20 days from the day of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (d). The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by the terminal operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in the scale of rates.
- (v). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto and inclusive 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of above 0.5 shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (vi). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the each bill.
- (vii). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The terminal operator may, if it so desires, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.
- The terminal operator may also, if he so desires rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.
- The terminal operator should, however, notify the public such lower rates and / or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP
- (viii). Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the terminal operator.

## 2. BERTH HIRE CHARGES

### 2.1. Schedule of Berth hire

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign Going Vessel (in ₹)	Coastal Vessel (in ₹)
1.	Vessels carrying import Manganese ore, Bauxite, Gypsum and Limestone and export BF Slag, Ores (other than iron ore) and Ilmenite sand	2.132	1.279

786 GI/13-21

**2.2. Penal Berth hire for over-stay of vessel:**

- (i). Penal berth hire equivalent to normal applicable berth hire shall be levied in addition to the berth hire charge for the period of overstay of vessel for occupancy of the berth beyond the stipulated periods mentioned at (ii) below, provided there is a demand for the berth and a notice is served by the BOT operator or its authorized officials 10 hrs in advance of completion of discharge / shipment operations.
- (ii). Vessel shall be permitted to occupy the berth after completion of cargo operation without attracting penalty for period mentioned below:-
  - (a). Vessels taking bunkers through barges. 08 hrs
  - (b). Vessels taking water through barges. 12 hrs [From the time of placement of barges alongside vessel].
  - (c). Vessels taking Water / Bunkers through 08 hrs
  - (d). In all other cases 07 hrs

**General Notes relating to berth hire:**

- (i). The time for the purpose of levy of berth hire shall be reckoned from the time the vessel occupies the berth till she vacates the berth.
- (ii).
  - (a). Berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail.
  - (b). The time limit of 4 hours prescribed for the cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favourable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
  - (c). The master / agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather conditions.
- (iii). The Penal Berth hire shall be equal to one-day's (24 hours) berth hire charge for a false signal.  
 "False signal" would be when the vessel signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessels. This excludes the signaling readiness when a vessel is not able to sail due to unfavourable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions."
- (iv). No berth hire shall be levied for the period the vessel is compelled to idle at berth for continuously for one hour or more due to non-availability / break down of equipment and any other reasons including power failure attributable to the terminal operator.
- (v). Ousting priority / Priority berth Hire:  
 The rate and conditions for granting ousting priority berthing / priority berthing will be governed by extant Government guidelines in this regard and provisions prescribed, in the Scale of Rates of Visakhapatnam Port Trust.

**3. CARGO HANDLING CHARGES:**

Commodity	Unit	Rate in Rupees
		<b>Foreign</b>
Imp. Manganese Ore(Foreign)	Per Metric tonne	156.47
Imp. Bauxite(Coastal)	Per Metric tonne	156.47
Imp. Gypsum(Foreign)	Per Metric tonne	156.47
Imp. Limestone(Foreign)	Per Metric tonne	156.47
Exp. BF Slag(Foreign)	Per Metric tonne	94.82
Exp. Ores (other than iron ore) (Foreign)	Per Metric tonne	94.82
Exp. Ilmenite sand(Foreign)	Per Metric tonne	94.82

**Notes:**

The handling charge prescribed above is a composite charge for (i) unloading of the cargo from the vessel including stevedoring and transfer of the same up to the point of storage, storage at stack yard upto a free period of 10 days and loading on the trucks / wagons in respect of import cargo and (ii) unloading of the cargo from the trucks/ wagons at the stack yard, storage at the stack yard up to free period of 20 days in case of export cargo, transfer the cargo to the loading point and loading onto the ship including stevedoring. This composite charge includes wharfage and supply of labour, wherever necessary and all other miscellaneous charges not specifically prescribed in the Scale of rates.

**4. STORAGE CHARGES:**

The Storage charges for the cargo stored in the stack yard beyond the free period allowed shall be as follows:

(A). Storage charges after free period (per ton / per day)

Description	Rate in ₹ per tonne per day
Import - Free period - 10 days	
First ten days after expiry of free period	3.13
Beyond 20 <sup>th</sup> day	4.70
Export - Free period - 20 days	
First ten days after expiry of free period	2.17
Beyond 30 <sup>th</sup> day	3.25

**Notes:**

- (i). For the purpose of calculation of free period Customs notified holidays and Terminal's non-working days shall be excluded.
- (ii). Free period for export cargo shall commence from the actual date of the receipt of goods in the operator's premises.
- (iii). Free period for import cargo shall be reckoned from the day following the day of completion of final discharge from the vessel.
- (iv). Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator.

**5. MISCELLANEOUS CHARGES:**

Description	Rate in ₹ per tonne
Import Manganese ore, Bauxite, Gypsum and Limestone	8.69
Export BF slag, Ores (other than iron ore) and Ilmenite sand	5.27

Composite charge for all miscellaneous services such as environment and management, sweeping of cargo on the wharf, safety measures etc.

**6. GENERAL NOTE TO SCHEDULE (2) to (5) ABOVE:**

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2012 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

\*\*\*\*\*